OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1935 R.

SPIS

główniejszych artykułów, umieszczonych w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1935

GDYNIA - MIASTO

SPRAWY PORTOWE.

PORTY ZAGRANICZNE.

SPRAWY ŻEGLUGOWE I EKSPEDYCYJNE

Autor	TYTUŁ ARTYKUŁU	Nr. Biuletynu	Strona
Edm. Urbański	Nowy polski motorowiec „Pionier I" w Gdyni	29	13
„	Rozwój polskiej żeglugi transatlantyckiej	30	5
„	Reperkusje gospodarcze zatargu włosko-abisyńskiego na morzu Północnem i Bałtyku	34	6
	Ważne rozporządzenie w zakresie polskiej żeglugi morskiej	25	8
	Przyjazd statku motorowego „Piłsudski"	26	6
	Rozwój przewozów pasażerów na linjach przybrzeżnych S. A. Żegluga Polska	5	13
	Przybrzeżna żegluga w sezonie 1935 roku	31	7
	Działalność polskiej floty handlowej w grudniu 1934 r. . .	1/2	18
	w styczniu 1935 r.	6	9
	w lutym	9	10
	w marcu	13	10
	w kwietniu	15	13
	w maju	13	9
	w czerwcu	20/21	12
	w lipcu	24	7
	w sierpniu	27	7
	we wrześniu	30	8
	w październiku	33	12
	w listopadzie	35	13

ŻEGLUGA ZAGRANICZNA.

	Międzynarodowa przygotowawcza konferencja żeglugowa w Londynie	3	15
	Zwyżka cen nowego tonażu w Anglji	3	16
	Skandynawskie budownictwo okrętowe w r. 1934	4	14
	Sytuacja japońskiej marynarki handlowej w r. 1934 . .	11	16
	Skrzynie zbiorcze w komunikacji morskiej	17	12
	Eksperymenty Sowietów nad ustaleniem komunikacji morskiej drogą północną	24	10
	Minimalne stawki frachtowe również na Bałtyku	25	9
	Angielski wzór klauzuli ryzyka wojennego	29	15
	Klauzula wojenna niemieckich towarzystw żeglugi . . .	30	12
	Ruch statków i towarów na Bałtyku	34	10

SPRAWY GDAŃSKIE

L. G.	Uwagi o położeniu Gdańska	18	5
	Rynek pieniężny w Gdańsku	4	13
	Układ polsko-gdański o ułatwieniach w ruchu podróżnych i ruchu granicznym	8	12
	Sytuacja po dewaluacji guldena	15	13
	Sytuacja walutowa w Gdańsku	16 i 17	13, 14
	Nowe rozporządzenie dewizowe w Gdańsku	20/21	14
	Rozporządzenie o cleniu towarów w porcie gdańskim . . .	20/21	15
	Sytuacja w Gdańsku	22	13
	Stosunki polsko-gdańskie	23	10
	Podpisanie umów branżowych	27	3
	Podpisanie protokółów polsko-gdańskich	29	13
	Zamorskie obroty towarowe portu gdańskiego za rok 1934	4	12
	w styczniu 1935 r.	6	10
	w lutym	9	15
	w I kwartale	11	13
	w kwietniu	14	15
	w maju	19	15
	w czerwcu	20/21	14
	w lipcu	24	9
	w sierpniu	26	9
	we wrześniu	30	11

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

SPRAWY CELNE, IMPORT. I EKSPORTOWE

SPRAWY PODATKOWE

SPRAWY TURYSTYCZNE.

SZKOLNICTWO HANDLOWE

RYBOŁÓSTWO, HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY

WYSTAWY I TARGI.

WYDAWNICTWA.

T R E Ś Ć:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 stycznia 1935 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

OD WYDAWNICTWA.

Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni zakończył trzeci rok swego istnienia. Z załączonego do niniejszego numeru spisu główych artykułów, jakie w ciągu ubiegłego roku w nim się ukazały, czytelnicy nasi będą mogli uprzytomnić sobie dorobek naszego pisma. Biuletyn Informacyjny w roku ostatnim przestał już być wydawnictwem czysto informacyjnem i coraz bardziej zaczął nabierać charakteru pisma gospodarczego, zresztą jedynego na Pomorzu, uwzględniającego przedewszystkiem zagadnienia polityki morskiej i stosunków handlowych z krajami zamorskiemi. Biuletyn dążył do przystosowania swej treści do potrzeb życia gospodarczego Polski i tych sfer handlowych i przemysłowych, które swe wysiłki poświęcają przedewszystkiem realizacji haseł ekspansji handlu polskiego drogą morską.

W rozpoczynającym się czwartym roku wydawnictwa pismo nasze, idąc w dalszym ciągu w tym samym kierunku, skreśliło w swym tytule słowo Informacyjny, a to w celu uzgodnienia swej nazwy z treścią. Zmuszeni zostaliśmy również, w ścisłej zależności od rozszerzonych ram wydawnictwa i dla umożliwienia mu dalszego rozwoju przez rozszerzanie zakresu pracy i udoskonalanie treści, podnieść koszty prenumeraty do 4 zł 50 gr kwartalnie w kraju i 7 zł 50 gr zagranicą, gdyż dotychczasowa prenumerata nie pokrywała nawet kosztów druku i przesyłki. Uwzględniając fakt, że pismo nasze ukazuje się 3 razy w miesiącu, pozostajemy, nie zważając na tę podwyżkę, jednem z najtańszych pism gospodarczych w Polsce.

Na zakończenie uważamy za swój obowiązek złożyć czytelnikom naszym oraz osobom i firmom, które darzyły nas dotąd swem poparciem i sympatją szczere podziękowanie i najlepsze życzenia w Nowym Roku.

Prace Pomorskiego Samorządu Gospodarczego w r. 1934

Rok gospodarczy 1934 w okręgu Izby Gdyńskiej był dalszym etapem zmagań i próby sil w dobie panującego kryzysu światowego.

Jasnem jest, że im bardziej skomplikowane są stosunki gospodarcze, im więcej posuniętą jest konieczność interwencjonizmu państwowego w życiu zarobkującej jednostki, tem znaczniejszemi pracami obarczony jest samorząd gospodarczy, który z mocy ustawy powołany jest z jednej strony do ochrony interesów przemysłu i handlu, z drugiej zaś strony do uzgadniania postulatów, zamierzeń i wysiłków bądź to indywidualnych, bądź zbiorowych przedstawicieli sfer przemysłowo-handlowych z zasadami i interesami polityki gospodarczej państwa.

Muszę na wstępie podkreślić, że w tej żmudnej pracy naszego samorządu gospodarczego jedynym jasnym promieniem była działalność nad rozwojem naszego portu w Gdyni, która dzięki specjalnej opiece Państwa i Rządu Rzeczypospolitej dawała widoczne dodatnie rezultaty, robiąc z Gdyni

oazę świetlaną w puszczy panującego kryzysu.

Podejmując się przeglądu prac, dokonanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na różnych odcinkach życia gospodarczego, podkreślić pragnę ważniejsze w odniesieniu do całokształtu tych zagadnień.

W dziedzinie podatkowej Izba nasza zbierała i przedkładała opinje sfer gospodarczych, dotyczące projektów rozporządzenia wykonawczego do ordynacji podatkowej. W tej sprawie poparliśmy słuszny postulat reprezentowanych przez nas sfer o wstrzymanie rygorów przy stosowaniu przepisów artykułu 54, co do obowiązku hurtownika ujawniania w jego księgach handlowych nazwisk i miejsca zamieszkania odbiorców towaru. Przepis ten trafiałby hurtowników gdyńskich, którzy tutaj stworzyli centrale handlowe dla artykułów, drogą morską nabywanych, i którzy w ten sposób nolens volens przenieśliby swe siedziby do Gdańska, gdzie tego rodzaju przepisy nie obowiązują; dalej odnośnie do nowych ustaw podatkowych, jak podatek od kwasu węglowego, cukru skrobiowego, krochmalu ryżowego, akcyzy od margaryny i t. p. W sprawie zryczałtowania podatku obrotowego dla drobnych płatników Izba oświadczyła się za utrzymaniem ryczałtu jeszcze w roku 1935, z tem, że podstawy wymiarów z lat ubiegłych powinny być obniżone w proporcjonalnym stosunku do obecnego spadku cen i obrotów. Wypowiedzieliśmy się również za jaknajszerszem, obejmującem wszystkie branże, scaleniem podatku obrotowego, żądając scalenia w pierwszym rzędzie w branży kolonjalnej. Przedmiotem prac Izby były dalej zagadnienia, jak zmiana systemu świadectw przemysłowych, w szczególności o ile chodzi o zróżniczkowanie II i III kategorji handlowej i niektórych kategoryj przemysłowych. Ponieważ prace nad tym problemem są w toku, podjęte zostały starania, aby moc obowiązująca wszystkich dotychczasowych okólników, odnoszących się do ulgowego wykupna świadectw przemysłowych, przedłużona została na rok 1935 z modyfikacją, że należy rozszerzyć system automatycznych ulg bez konieczności składania podań indywidualnych. Poza innemi sprawami, które nasunęły się w związku z wejściem w życie z dniem 1 lipca ubiegłego roku kodeksu handlowego, oraz poza opinjowaniem spraw w odniesieniu do ustalenia pojęcia „partji" w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym, dalej poza sprawą nowelizacji ustawy stemplowej przy zastosowaniu jej do tranzakcyj i czynności w obrotach portowych, wreszcie poza innemi pracami w dziedzinie skarbowej Izba przedłożyła Pomorskiej Izbie Skarbowej wykaz procentów średniej dochodowości dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w roku 1933 do wymiaru państwowego podatku dochodowego w roku podatkowym 1934 dla firm, nie prowadzących prawidłowych ksiąg handlowych.

W zakresie spraw socjalnych rok ubiegły stał pod znakiem działania nowej ustawy ubezpieczeniowej. Izba nasza wspólnie z bratniemi instytucjami podjęła jaknajintensywniejsze prace w kierunku reformy obowiązującego systemu ubezpieczeń społecznych, w szczególności wydatnego zredukowania tak opłat jak i świadczeń.

Co się tyczy spraw prawno - administracyjnych, to z ważniejszych prac izbowych podnieść muszę stanowisko nasze pozytywne w odniesieniu do rozciągnięcia mocy obowiązującej polskiego ustawodawstwa o sądach pracy na obszar ziem zachodnich, to jest przekształcenia istniejących na tym terenie sądów przemysłowych i kupieckich na sądy pracy.

Wniosek nasz o powołanie do życia przy Sądzie Okręg. w Gdyni — Wydziału Handl. — został przez Pana Ministra Sprawiedliwości akceptowany, która to instytucja niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia wymiarów sprawiedliwości w portowo - morskich sprawach handlowych. Wskutek ukończenia kadencji sędziów handlowych przy Sądzie Okręgowym w Toruniu, przedstawiliśmy Prezesowi Sądu Apelacyjnego w Poznaniu nową listę kandydatów.

Z Władzami kolejowemi współpracowaliśmy przy ustaleniu rozkładu jazdy na okres 1935/36, przedkładając P. K. P. w Toruniu postulaty sfer gospodarczych naszego okręgu, również przedłożyliśmy nasze dezyderaty Związkowi Izb do uwzględnienia przy sposobności opracowania memorjału w sprawie rewizji taryf kolejowych. Pozatem przedstawiliśmy Ministerstwu Komunikacji wnioski o cofnięcie 25% dopłaty za przewóz ryb wędzonych w ładunkach drobnicowych w wagonach lodowniach pociągami osobowemi; o obniżenie taryf na przewóz skór surowych i garbowanych; o włączenie stacji Tczew do wykazu stacji, przy której znajdują się czynne tartaki; o obniżenie taryfy na przewóz szczap drzewnych z Wileńszczyzny do Gdyni i miejscowości nadmorskich, gdzie znajdują się wędzarnie.

Uzyskaliśmy pozataryfową ulgę na przewóz pługów ze stacji Grudziądz do portów polskich oraz zniesienie dopłaty za przewóz pasków drzewnych do form hutniczych w wagonach krytych.

Działalność Izby w zakresie służby popierania eksportu obejmowała przedewszystkiem podejmowanie inicjatywy, oraz pomoc i współdziałanie przy realizacji zamierzeń eksportowych firm w okręgu Izby. Podając szczegółowo kalkulację produkcji eksportowej uzyskała Izba dla niektórych firm premje wywozowe, udzielone eksportowi pianin, kompletów skrzynkowych i t. p. W dziale informacyjnym tego referatu udzielić mogliśmy

zainteresowanym firmom szeregu wiadomości i uwag co do organizacji zakupu towarów importowanych przez amerykańskie domy towarowe.

Co się tyczy eksportu artykułów hodowlanych, to troską Izby było ułatwianie dokonywania eksportu masła, ziemniaków i innych artykułów produkcji rolnej, oraz artykułów produkcji rzemieślniczej, w której to akcji współpracowaliśmy intensywnie z zainteresowanemi organizacjami gospodarczemi.

Równolegle ze znacznym wzrostem obrotów towarowych w porcie gdyńskim, zwłaszcza w imporcie, powstał w Gdyni cały szereg poważnych firm importujących artykuły jak: śledzie, skóry, garbniki, towary kolonjalne, owoce południowe i t. p. Na tym odcinku pracy musieliśmy wywalczać dla tych przedsiębiorstw cały szereg udogodnień tak w zakresie reglamentacyjnym, kompensacyjnym i celnym, jak też działać w kierunku usprawnienia nowego aparatu handlowego przy dystrybucji towarów w kraju. Współdziałaliśmy przy stworzeniu podstaw do rozwoju przemysłu handlowego w porcie gdyńskim, jak dojrzewalnie bananów, zakłady odświeżania i czyszczenia śliwek i innych owoców suszonych, importowanych drogą morską, oraz przy tworzeniu i funkcjonowaniu aukcji na owoce i warzywa, które to instytucje, koncesjonowane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, znajdują się pod bezpośrednim nadzorem i kontrolą Izby.

Na odcinku celnym Izba Gdyńska niemal w codziennej swej pracy musi notować i ustosunkowywać się do wszelkich sygnalizowanych jej przez zainteresowane sfery niedomagań w odniesieniu do funkcjonowania aparatu celno - morskiego. W tej dziedzinie, trafiając na zupełne zrozumienie czynnika urzędowego, zdołaliśmy wspólnie z organizacjami gospodarczemi w porcie przeprowadzić cały szereg zarządzeń, które w dużej mierze przyczyniły się do usprawnienia tego niełatwego problemu. Izba wzięła żywy udział w pracach nad uzgodnieniem opinji sfer gospodarczych co do projektu rozporządzenia Ministra Skarbu o przepisach wykonawczych do nowego prawa celnego. Przedłożyliśmy również opinje co do projektu instrukcji celno - morskiej oraz w odniesieniu do projektu regulaminu dla portowych składów celnych, dostosowanego do nowego prawa celnego.

Izba współdziała w organizacjach turystycznych w Gdyni i na wybrzeżu morskiem: wnioski jej znajdują posłuch na terenie kompetentnych władz administracji państwowej.

Jedną z najbardziej realnych i ważnych prac naszego samorządu gospodarczego była akcja, mająca na celu unormowanie wymiany towarowej między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem.

Sytuacja jaka wytworzyła się w Gdańsku po wprowadzeniu reżimu hitlerowskiego, gdzie upaństwowiono handel artykułami spożywczemi, zamknęła producentowi i handlowi pomorskiemu możliwości zbytu swego towaru na rynku gdańskim w wolnym obrocie uzależniając go od złej lub dobrej woli upaństwowionych gdańskich organizacyj handlowych. W ten sposób utarte drogi handlu pomorskiego, zwłaszcza okolicznych 5 kaszubskich powiatów, zostały podważone, a regulowanie tego handlu przeszło jednostronnie nietylko co do doboru towarów, lecz także dostawców na odbiorcę gdańskiego. Izba nasza badając dokładnie szkody, jakie ten stan rzeczy wyrządzał producentowi i handlowi pomorskiemu mogła przedstawić rządowi bogaty materjał, który zużytkowany został przy zawarciu polsko - gdańskiej umowy gospodarczej. W odnośnych rokowaniach uczestniczyła Izba przez swoich delegatów, gdzie ustalono przedewszystkiem obowiązek Wolnego Miasta do odbierania od dostawców polskich zafiksowanych kontyngentów na poszczególne artykuły pochodzenia polskiego. Ustalona została dalej zasada, iż rozdział tych kontyngentów należał będzie wyłącznie do strony polskiej. Wreszcie zgodzono się, aby po zawarciu umowy zasadniczej przystąpiono do zawarcia umów branżowych. Układ gospodarczy polsko-gdański zawarty został w dniu 6 sierpnia ubiegłego roku i wszedł w życie w dniu 10 września ubiegłego roku. Z końcem września ub. r. nastąpiło ostateczne sfinalizowanie umów branżowych, które to umowy zawarł w odniesieniu do trzody chlewnej, bydła, drobiu, mięsa, przetworów mięsnych i jaj. Polski Związek Bekonowy w Warszawie ze strony polskiej; w odniesieniu do mleka i masła, Związek Gospodarczy Spółdzielni w Poznaniu i Związek Eksporterów Masła w Toruniu; w odniesieniu do ziemniaków, Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, wreszcie w odniesieniu do ryb i przetworów rybnych Zjednoczenie Rybaków Polskich, Spółdzielnia w Gdyni. W odniesieniu do dostawy paszy przydział odnośnych kontyngentów dokonywany jest bezpośrednio przez komisję rozdzielczą na podstawie wniosków Izby Przemysłowo-Handlowej.

Dla podziału kontyngentów wszystkich nazwanych, powołana została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa komisja rozdzielcza z siedzibą w Toruniu. Komisja rozdzielcza składa się z przewodniczącego p. Dr. Esden Tempskiego z 2 przedstawicieli rolnictwa, delegowanych przez Pomorską Izbę Rolniczą, oraz 2 przedstawicieli handlu, delegowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Przewodniczący oraz członkowie komisji mianowani są przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który przepisał komisji regulamin oraz zatwierdził wyso-

kość opłat, pobieranych przez komisję za wydawanie zaświadczeń wywozowych. Poza powyższymi członkami komisji biorą udział w posiedzeniach reprezentanci Ministerstw Przemysłu i Handlu i Rolnictwa, oraz delegat Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. Komisja zbiera się co miesiąc, rozpatruje podania firm o zezwolenie na wywóz do Gdańska i dokonuje miesięcznych przydziałów umownych kontyngentów. Ponieważ w pierwszym rzędzie ze względów naturalnych do zaopatrywania rynku gdańskiego powołane jest 5 powiatów kaszubskich, słusznem jest uprzywilejowanie tych powiatów w stosunku do innych powiatów okręgu Izby Gdyńskiej. Taką też politykę komisja rozdzielcza dotychczas prowadziła. Po dokonanym rozdziale zainteresowane wyżej nazwane związki, kontrahenci zajmują się technicznem kierowaniem dostaw.

Poza komisją rozdzielczą ustanowiona została komisja mieszana do załatwienia sporów, wynikłych z przeprowadzenia umowy gospodarczej. Przewodniczącym tej komisji jest Dr. Esden Tempski, zaś członkami jej są Prezesi Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Rolniczej w Toruniu. Ponownie stwierdzić muszę, że umowa powyższa dzięki słusznemu żądaniu, wysuniętemu przez p. Wojewodę Pomorskiego, przyniosła gospodarstwu pomorskiemu wiele korzyści, ożywiając tutejszy handel i rolnictwo.

Przechodząc z kolei do spraw portowo-morskich, muszę na wstępie zaznaczyć, że w miarę rozwoju portu w Gdyni z tą samą intensywnością wzmogły się prace naszej Izby, prace nowe o podkładzie także ideowym, do których załatwiania samorząd nasz z całym entuzjazmem podchodzi, nie szczędząc trudu i kosztów, aby wszelkie zagadnienia, które życie codzienne na tym odcinku podsuwa, nietylko załatwiać doraźnie według najlepszej wiedzy i woli, lecz ujmować je głęboko i programowo, by w ten sposób stworzyć silne podwaliny dla pracy przyszłych pokoleń. Pozwolę sobie w tem miejscu na pewną dygresję od założeń tego artykułu, gdyż nie mogę pominąć milczeniem faktu, że nasz samorząd mający siedzibę w jedynym porcie polskim suwerennym, pragnie i musi wyrąbywać dla niego należne stanowisko w orbicie gospodarczej całej Rzeczypospolitej. — Rozumiem, że przystosowywanie się, zwłaszcza handlu, do nowych dróg i możliwości, jakie daje port morski, tak pierwszorzędnie wyposażony jak Gdynia, nie może być dokonane z dnia na dzień, że do tego potrzeba całego szeregu lat, niemniej jednak musimy przy każdej sposobności przeciwstawiać się twierdzeniu, że Gdynia jest tylko morską stacja przeładunkową dla importowanych do Polski i eksportowanych towarów; taka rola Gdyni byłaby stanowczo za małą w stosunku do wysiłku, jaki Skarb Państwa i społeczeństwo poniosło przy jej rozbudowie. — Gdynia winna stać się metropolją handlu zamorskiego Polski, winna nie ewolucyjnie, lecz rewolucyjnie, skoncentrować u siebie przemysł i handel temi towarami i artykułami, które związane są z morzem. Jestem przekonany, że wszelkie ułatwienia, wszelkie poparcie i uprzywilejowanie pionierskiej pracy kupca i przemysłowca w Gdyni, a nawet ofiary, któreby ponieść musiały pewne tradycje handlu polskiego, dadzą w efekcie dla gospodarki narodowej dobre oprocentowanie.

Z dziedziny konkretnych prac na tym odcinku wymienię ważniejsze. I tak:

a) Sprawa unormowania aprowizacji statków, przybywających do Gdyni w ten sposób, aby ten handel shipchandlerski mógł skutecznie konkurować z podobnemi przedsiębiorstwami w portach zagranicznych i tem samem walnie przyczyniać się do popierania naszego eksportu. W tym względzie przedstawiliśmy Ministerstwu szereg wniosków, które obecnie uzgadniane są w łonie zainteresowanych resortów.

b) W związku z rozwiązaniem zagadnienia składowania bawełny w porcie gdyńskim przez wydzierżawienie przez Bank Gospodarstwa Krajowego dwóch magazynów w strefie wolnocłowej i uruchomienie w nich publicznego domu składowego, poczyniła Izba nasza wspólnie z Bratnią Izbą w Łodzi starania, odnoszące się do organizacji arbitrażu bawełny w Gdyni. Wyjaśniliśmy na konferencji z przedstawicielem załadowców amerykańskich p. Lindsay'em (American Cotton Shippers Association) że ze strony Ameryki nie byłoby przeszkód dla utworzenia rzeczonej instytucji w Gdyni: powyższe stanowisko zostało potwierdzone przez mocodawców Lindsay'a. W związku z tem Izba przy współpracy Izby Łódzkiej względnie przedstawicieli przędzalników łódzkich, opracowała statut zrzeszenia interesantów handlu bawełną w Gdyni. Obecnie rozważane są normy i uzanse gdyńskie, stosować się mające przy transakcjach i kontraktach handlu bawełną. W związku z powyższem, Izba w uznaniu konieczności szkolenia sił polskich w klasyfikatorstwie bawełny wysłała do Le Havru dwóch praktykantów, których pobyt i studja subwencjonuje w równej mierze Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Izba i Bank Gospodarstwa Krajowego. Izba Łódzka ma zamiar wysłać jeszcze jednego praktykanta. Kontrolę i nadzór nad pracą rzeczonych wysłanników sprawować będzie Izba Gdyńska przy uzgodnionej interwencji z Le Havskiej Izby arbitrażu bawełny, tamt. Izby Handlowej i naszego Konsulatu.

c) Izba z Radą Naczelną Związku Przemysłu Garbarskiego przystąpiła do sprawy unormowania handlu i arbitrażu skór na terenie Gdyni. Zaznaczyć należy, że już w roku 1932 międzynarodowy kongres garbarzy i sprzedawców skór w Londynie przyjął Gdynię jako port arbitrażowy dla skór.

d) Dziedzina rzeczoznawstwa portowego wymaga reorganizacji. W tym przedmiocie Izba przeprowadziła w portach zagranicznych studja i jest w posiadaniu cennego materjału do wprowadzenia w życie takich przepisów i regulaminów, któreby port nasz stawiały w równym rzędzie z podobnemi instytucjami w starych doświadczonych portach zagranicznych.

Poza innemi sprawami, których szczegółowo nie wymieniam pozostaje w opracowaniu zarejestrowanie uzansów handlowych w porcie, interpretacja i określenie pewnych terminów i zajęć handlowych morskich.

Sekcja Żeglugowo - Portowa względnie Komisja Izbowa Morska czuwaja nad sprawdziny morsko-portowej.

W końcu wspomnieć muszę o instytucjach i zakładach prowadzonych przez Izbę w szczególności o 4 szkołach handlowych typu średniego w Gdyni, Grudziądzu, Toruniu i Tczewie, oraz o dwóch Liceach Handlowych w Gdyni i Bydgoszczy. Wszystkie powyższe uczelnie izbowe cieszą się najlepszą opinią społeczeństwa, czego dowodem jest wielki napływ zgłoszeń, który w znacznym procencie w obecnym roku szkolnym nie mógł być uwzględniony. W ten sposób egzystencja szkół handlowych zarówno moralnie jak i finansowo jest ugruntowaną, co znajduje uznanie i poparcie przełożonych władz szkolnych.

Międzynarodowe wykłady nauk administracyjnych i gospodarczych zorganizowane zostały w roku 1934 przy intelektualnem i finansowem poparciu Izby.

Izba utrzymuje także dwa Zakłady Badania Masła w Gdyni i Bydgoszczy, które w związku ze wznowieniem eksportu wykazały poważną działalność.

Pozwoliłem sobie naszkicować przegląd ważniejszych prac naszego samorządu gospodarczego gdyńskiego. Poszczególne fragmenty tych prac znajdują uwzględnienie w pojedynczych numerach naszego czasopisma, które powołane jest do informowania sfer zainteresowanych o wszystkich zjawiskach, poczynaniach i zamierzeniach gospodarczych, w szczególności na odcinku morsko - portowym.

Skromny dorobek naszej pracy przekanościa załatwiania wszelkich spraw z dziezuje Izba Gdyńska, której kadencja z dniem 31 grudnia ubiegła, nowo wybranej w ubiegłym roku Izbie. Mamy przed sobą nowych 5 lat pracy. Jako Dyrektor tej Izby życzę przyszłej kadencji wiele pozytywnych rezultatów w pracy nad dalszym rozwojem naszej gospodarki narodowej ze szczególnem uwzględnieniem zagadnień morsko-portowych.

Mgr. pr. **Henryk Krupski.**

Opłaty stemplowe w portach polskiego obszaru celnego

W Dzienniku Ustaw Nr. 29 z r. 1934 została opublikowana ustawa Sejmowa z dnia 15. III. 1934 r., na podstawie której Minister Skarbu został upoważniony do zwalniania z opłat stemplowych pism, stwierdzających zawarcie lub wykonanie umowy ekspedytorów morskich, maklerów okrętowych, mających swoją siedzibę w portach polskiego obszaru celnego. Pozatem może Minister również zwalniać przedsiębiorstwa, mające swoją siedzibę w portach polskiego obszaru celnego, od obowiązku uiszczania opłat stemplowych na wnioskach do władz i urzędów państwowych.

O wydanie tej ustawy starały się sfery gospodarcze portu od zgórą trzech lat, a założeniem, z jakiego inicjatorzy wychodzili, była konieczność zwolnienia przeładunku w porcie gdyńskim od uciążliwych, fiskalistycznie zróżniczkowanych opłat stemplowych, które stały na przeszkodzie rozwojowi portu gdyńskiego, jako portu przeładunkowego dla najcenniejszych towarów, przechodzących przez port w małych ilościach.

Również handel hurtowy i przemysł w Gdyni był krępowany w rozwoju, ponieważ towar, pośredniczony między krajem a zagranicą przez importera względnie eksportera gdyńskiego, był okładany podwójną opłatą stemplową w porównaniu z towarem, który był pośredniczony przez kupca osiadłego w porcie zagranicznym.

Ustawa przewiduje możliwość ulg dla przedsiębiorstw, osiadłych w portach polskiego obszaru celnego. W praktyce wchodzi jednak raczej w grę tylko Gdynia, gdyż Gdańsk posiada własne ustawodawstwo skarbowe i odrębną gospodarkę skarbową, w której niema zresztą fiskalistycznie rozbudowanego systemu opłat stemplowych. Jednakowoż korzystają w pewnych wypadkach również tranzakcje gdańskie z dobrodziejstw ustawy.

Przepisy wykonawcze do ustawy, która weszła w życie w marcu ubiegłego roku, zostały wydane dopiero 5 grudnia ubiegłego roku, gdyż tyle czasu upłynęło, nim władze zdołały skomplikowaną dziedzinę przeanalizować i wybrać z niej te opłaty stemplowe, któ-

re istotnie stanowią ciężar niewspółmierny dla przeładunku portowego.

Współdziałający ze sferami skarbowemi reprezentanci sfer gospodarczych w Gdyni, trzymali się ściśle wytycznej, aby nie żądać od Skarbu Państwa ofiar zbędnych, a jedynie uzyskać zwolnienie od tych opłat, których zniesienie jest życiowo usprawiedliwione.

Przy opracowywaniu materiałów dla rozporządzenia wykonawczego istniały dwie drogi. Albo wyliczanie całej litanji pism i dokumentów, wchodzących w grę, albo zupełnie ogólnikowe zredagowanie rozporządzenia.

Jedno i drugie kryło w sobie niebezpieczeństwo kolizji interpretacyjnych i dlatego wybrało Ministerstwo Skarbu słusznie formę ogólnego określenia zwolnień, objaśniając te pozycje, które mogłyby nastręczać wątpliwość w interpretacji.

Jasnem było od samego początku, że skomplikowana dziedzina opłat stemplowych nie pozwoli na zupełnie ścisłe i szczegółowe opisanie i że wynikną na niektórych odcinkach spory interpretacyjne, które wyjaśni drogą autentycznej interpretacji Ministerstwo Skarbu.

Minister Skarbu, wydając rozporządzenie wykonawcze, nie wykorzystał wprawdzie swych uprawnień ustawowych na całej linji, jednak na bardzo znacznym odcinku.

Zwolnieniu podlegają naogół te opłaty, które stanowią czynnik przedrażający przeładunek w porcie gdyńskim, jednakowoż nie wszystkie. Naprzykład bilety pasażerskie na statkach morskich nie korzystają ze zwolnienia z wysokiej, bo 2% ceny biletu wynoszącej opłaty stemplowej. Jest to zagadnienie jeszcze otwarte i decyzja w tej sprawie winna być powzięta na podstawie zbadania analogicznych stosunków w innych państwach. A według posiadanych wiadomości, konkurujące z polskiemi linje żeglugowe innych krajów nie uiszczają opłat stemplowych od biletów na rzecz swych państw.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 16. XI. 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego (Dz. U. Nr. 105, poz. 237), stanowiące rozporządzenie wykonawcze do wyżej cytowanej ustawy sejmowej, zwalnia od opłat stemplowych pisma następujące:

1) stwierdzające zawarcie lub wykonanie umowy o świadczenie usług, jeżeli kontrahentem jest przedsiębiorca okrętowy i umowa ma na celu przewóz towarów drogą morską lub zaopatrzenie statku w rzeczy ruchome, potrzebne do utrzymania go w stanie prawidłowym (naprzykład: węgiel, żywność, artykuły techniczne) lub wykonanie robót na statku, albo w bezpośrednim związku z nim (naprzykład: zbudowanie statku, naprawy, załadowanie, wyładowanie, ułożenie towarów, cumowanie, holowanie, ratownictwo, pomiary, ekspertyza co do stanu faktycznego statku lub ładunku), w wypadku pobytu statku polskiego lub zagranicznego w porcie polskiego obszaru celnego lub statku polskiego zagranicą.

Zwolnienie to ma na celu stworzyć konkurencyjność Gdyni jako portu, aprowidującego z jednej strony, z drugiej zaś strony ma spowodować potanienie kosztów pobytu statków w porcie gdyńskim.

W praktyce więc jest zwolniony rachunek lub kwit z odbioru pieniężnego łódzkiej lub białostockiej fabryki, wystawiony za dostarczone derki, prześcieradła, swetry i t. p. Polsko - Brytyjskiemu Towarzystwu Okrętowemu, tak samo jak rachunek rzeźnika, piekarza względnie dostawcy warzyw, wystawiony kapitanowi statku polskiego czy zagranicznego za dostarczony prowiant lub rachunek sprzedawcy węgla za bunkier.

Formalnie ważnem jest tutaj, aby rachunki te były wystawiane na nazwisko przedsiębiorstwa armatorskiego lub kapitana danego statku, a nie na nazwisko maklera lub agenta statku, gdyż kontrahentem musi być przedsiębiorstwo okrętowe.

Odnosi się to również do pism dotyczących ekspertyzy (kontroli), które są wolne od opłat stemplowych pod warunkiem, że są one wystawione armatorowi polskiemu lub zagranicznemu, względnie kapitanowi statku. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe oraz działający w zastępstwie obcych armatorów ich maklerzy i agenci winni dopilnować, aby firmy, dostawiające na statek, korzystały z prawa niestemplowania danych dokumentów, ponieważ niejeden dostawca, szczególnie w głębi kraju, nie jest świadom przysługujących mu ulg.

2) Wolne są wszelkie pisma, w których makler, mający swą siedzibę w granicach polskiego obszaru celnego, obowiązuje się do usług w zakresie swego zawodu, na korzyść przedsiębiorstwa okrętowego lub takie, w których makler zagraniczny obowiązuje się do takichże usług wobec statku polskiego w porcie obcym.

Podlegają więc również zwolnieniu rachunki, które przesyłają osiadłemu w Polsce zarządowi polskiego przedsiębiorstwa okrętowego ich maklerzy w porcie obcym, które to rachunki dotychczas podlegały w Polsce opłacie stemplowej.

3) Zwolnione są od opłat stemplowych pisma, stwierdzające zawarcie lub wykonanie umowy na przewóz morski względnie lądowo - morski przez port polskiego obszaru celnego i to w szerokiem znaczeniu tego słowa, a więc nietylko umowy odnoszącej się do samej ekspedycji i przeładunku, ale i ważenia, liczenia, magazynowania i t. p.

W tem miejscu istnieje pewna luka w rozporządzeniu.

Nie zwalnia się pism, wystawionych przez ekspertów ekspedytorom, gdy tymczasem pisma, dotyczące ekspertyzy w stosunku do armatorów, są, jak to wyżej zaznaczone, wolne od opłaty stemplowej.

Świadectwa ekspertów, wystawiane ekspedytorom powinny z tej samej ulgi korzystać.

4) Wolne są podania, wnoszone do Urzędu Celnego w Gdyni i świadectwa przezeń wydawane oraz podania, wnoszone do Dyr. Ceł i Ministerstwa Skarbu, odnoszące się do postępowania celnego, przeprowadzonego przez urzędy celne w portach polskiego obszaru celnego.

Nie korzystają jednak ze zwolnienia te podania, które nie odnoszą się już do samego postępowania celnego, a więc naprzykład wniosek po dokonanej dawniej odprawie o zaświadczenie Urzędu Celnego w Gdyni o stanie towaru i t. p.

5) Wreszcie są wolne podania do Urzędu Morskiego.

6) Bardzo ważną inowacją, która powinna mieć duże znaczenie dla rozwoju handlu i przemysłu polskiego w Gdyni jest ustalenie opłaty stemplowej w wysokości 10 gr od sztuki zamiast dotychczasowych 2,2‰ ad valorem pierwszej faktury importowej oraz faktury eksportowej, w wypadku, gdy importer, względnie eksporter ma swoją siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego. Dotychczas bowiem towar importowany lub eksportowany przez kupca lub przemysłowca w Gdyni, podlegał faktycznie dwukrotnej opłacie, gdy towar, sprzedany do Polski lub na eksport z Polski przez kupca, naprzykład, hamburskiego, podlegał tylko opłacie jednokrotnej.

Ma to wielkie praktyczne znaczenie dla takich przedsiębiorstw jak gdyńscy importerzy śledzi i ryb, owoców, produktów kolonjalnych i t. d.

Dla rozwoju handlu i przemysłu w Gdyni ma ta właśnie część rozporządzenia szczególne znaczenie.

Ponieważ życie w naszym porcie wyprzedza wszelkie dokonane poczynania i stworzone ramy prawne, przeto wyłania się już dzisiaj potrzeba rozszerzenia treści ustawy drogą nowelizacji.

Przedewszystkiem zachodzi konieczność objęcia działaniem ustawy nowej dziedziny przeładunku portowego, jaką jest składownictwo portowe.

Potrzebę tę uznało już Ministerstwo Skarbu i rozszerzenie ustawy na ten odcinek jest już zdecydowane.

Niemniej koniecznem wydaje się rozszerzenie działania ustawy na kolejowe listy przewozowe dla ładunków, przechodzących tranzytem przez Polskę drogą na porty polskiego obszaru celnego.

Walka portów niemieckich i Triestu za pomocą tak zwanych Auslobung i niekorzystne skutki dla portów polskich stąd wynikające, skłonią może Polski Skarb Państwa do zrezygnowania z dochodów fiskalnych z tych ładunków tranzytowych, których utrata na rzecz Hamburga, Bremy czy Triestu przysparza niepomiernie większe straty polskiemu gospodarstwu społecznemu.

I dlatego winien mieć Minister Skarbu ustawowe upoważnienia do zwalniania kolejowych listów przewozowych, dotyczących ładunków tranzytowych, od opłat stemplowych, w wypadkach, gdy uważa to za konieczne.

Jeszcze jedna dziedzina, w której brak opłat stemplowych w konkurujących z Gdynią portach stanowi dla tychże portów przywilej wobec Gdyni, to opłaty stemplowe od kilku tranzakcyj bankowych, które podrażają kredyty towarowe w Gdyni w porównaniu z innemi portami.

To ostatnie zagadnienie wymaga jednak szczegółowego omówienia w artykule specjalnym.

Dr. B. Kasprowicz.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w 1934 roku

Rok ubiegły w pracy portu gdyńskiego potwierdził i ugruntował stanowisko zajęte przezeń wśród największych portów Europy. Sukcesy ostatnich lat szczególnie począwszy od 1931 r. stwierdzają niezbicie, iż gospodarstwo narodowe pozyskało w porcie gdyńskim jeden z najsprawniej funkcjonujących instrumentów gospodarczych. O ile rok 1933 wysunął Gdynię na czoło największych portów Bałtyku, to rok 1934, zwiększając bardzo poważnie obroty zamorskie, stawia Gdynię, ten najmłodszy port świata, wśród największych portów Europy. Wobec braku dotychczas odnośnych danych o obrotach innych portów trudno dziś orzec, jakie miejsce zajął port gdyński wśród poważniejszych portów Europy. Dotychczasowe tempo wzrostu pozwala jednakże przypuszczać, iż na tle lekko zarysowującej się poprawy pewnych portów Bałtyku, obroty portu gdyńskiego mają już ugruntowaną przewagę.

Osiągając w 1934 r. w obrotach zamorskich 7.191.913 ton, wobec 6.105.866 t. w 1933 roku, oraz w ogólnych obrotach towarowych 7.319.969 ton wobec 6.207.736 t. w 1933 r. — Gdynia wraz z Gdańskiem, którego obroty

stanowić będą prawdopodobnie ok. 6.4 mil. ton, przewyższy 73% ilościowego udziału obu portów polskiego obszaru celnego w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Rzeczypospolitej. Biorąc za podstawę najlepszy przed 1933 r. wynik 1931 r. ciekawie przedstawi się pewien spadek ilościowych ogólnych obrotów zamorskich w 1932 r. w stosunku do 1931 r. o — 2%, wzrost w 1933 r. w stosunku do 1932 r. o + 17,5% oraz ostatnio zanotowany **wzrost obrotów 1934 r. do ubiegłego roku o 17.8%.** Rok 1934 zgodnie zresztą z ostatniemi wynikami naszego bilansu handlowego przyniósł w pracy portu gdyńskiego pewne osłabienie tempa wzrostu przywozu na korzyść dość znacznego wzrostu wywozu. O ile **import** ilościowo wykazał w 1932 r. w stosunku do 1931 r. spadek o — 22.5%, w 1933 r. w stosunku do 1932 r. wzrost o + 101.1% (wprowadzenie nowej taryfy celnej) i wreszcie **rok ubiegły 1934** w stosunku do **1933 r. miał wzrost o + 13.8%,** to **eksport** w tym samym okresie wykazywał stale wzrost i tak w 1932 r. eksport w stosunku do 1931 powiększył się o + 0,4%, w 1933 r. w stosunku do 1932 r. miał + 9.9%, oraz **w 1934 r. w stosunku do 1933 r.** dał **nadwyżkę + 18.5%.**

Na uzyskanie tak poważnych wyników pracy portu gdyńskiego niezależnie od stale rozwijającego się udziału rodzimego handlu morskiego w ogólnym bilansie handlowym miał przedewszystkiem rozwój przewozów tranzytowych, a w szczególności tranzytu czechosłowackiego. Niemałą zasługą było też dalsze usprawnianie aparatu akwizycyjnego, a w szczególności nowo utworzone w 1934 r. przez zarządy portów gdyńskiego i gdańskiego przedstawicielstwa w Wiedniu, Tel-Avivie i Budapeszcie. Dodatnie rezultaty dały się odczuć również dzięki pracy na polu uelastyczniania opłat portowych oraz bezpłatnego składowania niektórych ładunków tranzytowych. Umowy gdańskie: układ z dn. 5. VIII. 1933 r., protokuł wykonawczy z 18. IX. 1933 r. oraz kompleks innych umów, regulujących sprawy celne i obrotu towarowego, przyniósł wraz z odprężeniem sytuacji pewien korzystniejszy wzrost obrotów Gdańska aniżeli Gdyni. Łączy to się zapewne z poprawą konjunktury na takie towary, jak np. drzewo i zboże, dla których Gdańsk jest dotychczas w naszym handlu zamorskim bazą operacyjną. Pewien udział w tym wzroście miała w ub. roku i Gdynia, przez którą wywieziono 1111.— t. zboża głównie dzięki przepełnieniu składów gdańskich.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w 1934 r. rekordową liczbę 7.319.969 ton, w skład której weszły obroty towarowe zamorskie — 7.191.913 t., obroty towarowe z wnętrzem kraju — 116.472 t. oraz obroty towarowe przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 11.584 ton.

Wzrost wykazały wszystkie trzy składniki obrotów towarowych portu gdyńskiego. Analogiczne liczby obrotów w 1933 r. były: obrót zamorski — 6.105.866 t., obrót z wnętrzem kraju drogą wodną — 89.433 t. oraz obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem — 12.437 ton.

Udział obrotów zamorskich w ogólnych obrotach towarowych portu gdyńskiego wynosi nadal 98.2%. W porównaniu z 1933 r. obroty 1934 r. wykazują wzrost: zamorskie o 1.086.047 t. (17.8%) i ogólne o 1.112.233 ton, (17.9%).

Z całkowitej sumy obrotów zamorskich przypada na przywóz zamorski 991.545 t. wobec 870.704 t. w 1933 r. (wzrost o 13.8%) oraz na wywóz zamorski 6.200.368 ton wobec 5.235.162 t. w 1933 r. (wzrost o 18.5%).

W przeciwieństwie do 1933 r. obroty zamorskie w 1934 r. wykazują pewną równomierność wzrostu tak po stronie importu jak i eksportu.

Najlepszą ilustracją wzrostu przywozu i wywozu zamorskiego będzie poniższe zestawienie ogólnych liczb przywozu i wywozu zamorskiego, obejmujące poszczególne pozycje towarowe w porównaniu z odnośnemi pozycjami 1933 roku.

A. Przywóz (w tonach).

	Rok 1934	Rok 1933
Ryż surowy	44.966	53.798
owoce świeże	24.993	25.523
owoce suszone	6.384	5.366
orzechy i migdały	763	2.449
korzenie	1.108	941
kawa	3.628	8.420
kakao	5.585	6.369
herbata	836	1.048
tytoń	5.893	4.945
napoje alkoholowe	645	207
śledzie	22.104	20.635
ryby	772	483
fosforyty	59.473	39.564
żużle Thomasa	40.909	44.997
jelita	1.030	476
tłuszcze zwierzęce sur.	12.479	12.292
tran	1.489	1.228
skóry	30.782	16.630
nasiona oleiste różne	81.799	46.606
żywica	5.005	4.603
asfalt	1.721	1.845
kauczuk	7.976	3.755
wyroby gumowe	731	548
tłuszcze i oleje roślinne	3.340	1.531
garbniki	12.137	10.406
glinka farbiarska	43	309
rudy żelazne i manganowe	26.551	32.334
piryty	67.037	43.026
sadze	592	1.241
oleje	1.406	1.283
farby	320	423
złom żelazny	314.093	320.809

	Rok 1934	Rok 1933
miedź	9.317	6.975
cyna	200	143
cynk	165	21
metale różne	3.706	3.596
wyroby żelazne i stal.	3.712	2.081
masz., apar. i ich części	2.274	1.281
samoch., motocykle i części	403	615
szmaty	6.623	3.258
celuloza	6.707	7.057
papa, tektura i papier	9.741	8.412
bawełna	81.929	77.733
wełna	18.333	15.370
juta	11.763	11.768
len, konopie, sizal i inne	1.232	1.210
różne	48.846	17.120
Razem	991.545	870.704

Analizując bliżej poszczególne składniki przywozu stwierdzić należy, iż wzrost wykazały w ubiegłym roku towary, posiadające szczególne znaczenie w pracy portu. Do nich należą tu przedewszystkiem: nasiona oleiste różne, śledzie, ryby i konserwy rybne, fosforyty, kauczuk, tłuszcze i oleje roślinne, piryty, miedź wyroby żelazne i stalowe, szmaty, papa, tektura i papier, bawełna i wełna.

Wspaniały rozwój importu nasion oleistych łączy się dziś zapewne nietylko z olejarnią gdyńską „Union“, ale z szeregiem olejarni wewnątrz kraju. Świadczy o tem wywóz nasion oleistych z Gdyni w głąb kraju drogą wodną i kolejową. Import nasion oleistych w 1934 r. wzrósł o ok. 75% w stosunku do 1933 r. osiągając rekordową dotychczas liczbę 81.799 t. Ten wzrost importu świadczy o poprawie konjunktury w krajowym przemyśle tłuszczowym, jak mydlarstwo, olejarstwo oraz w fabrykach tłuszczów jadalnych. Odpowiednikiem będzie tu wzrost eksportu artykułów mydlarskich oraz kosmetycznych.

Import śledzi wykazał w ub. roku 10% wzrost. W ogólnej liczbie 22.104 t. śledzi znajdują się tu również śledzie z własnych dalekomorskich połowów oraz pewne partje śledzi, przeznaczone dla Czechosłowacji.

Przeszło 50%-owy wzrost wykazuje w 1934 r. przywóz fosforytów na skutek ożywienia w krajowej produkcji superfosfatów.

Więcej niż o 100% wzrósł import surowego kauczuku. Łączy to się z poprawą krajowego przemysłu gumowego. Eksport wyrobów gumowych w 1934 r. wzrósł prawie 4-ro krotnie w stosunku do 1933 r. Najpoważniejszymi odbiorcami tych artykułów w 1934 roku były Belgja i Holandja, a nawet Stany Zjedn. Am. P.

Ożywieniu krajowych fabryk kwasu siarkowego przypisać należy przeszło 50% wzrost importu pirytów.

Miedź w pośród wielu innych importowanych metali różnych poczyna odgrywać w porcie gdyńskim coraz większą rolę. Przeszło 50%-owy wzrost jej importu świadczyłby o poprawie przemysłów metalurgicznych, elektrotechnicznych i t. p.

Rozwój krajowego papiernictwa łączy się ze wzrostem importu szmat, których w 1934 r. przywieziono o przeszło 100% więcej niż w 1933 r.

Artykułami odgrywającemi już od szeregu lat coraz większą rolę w porcie gdyńskim, są surowce garbarskie — skóry oraz garbniki. Odpowiednikiem tych poczynań jest ok. 100% wzrost importu skór w 1934 r., oraz 2% wzrost importu garbników.

Pewien wzrost wykazują surowce włókiennicze, jak bawełna i wełna. Import bawełny w 1934 r. wyniósł 81.929 t. wobec 77.733 ton w 1933 roku.

Rok 1934 przyniósł pewne korzystne zmiany w organizacji handlu i przeładunku bawełny. Bank Gosp. Krajowego oddział w Gdyni uruchomił z dniem 1. III. r. ub. publiczny dom składowy dla bawełny i przystąpił do bardziej ożywionej akcji w finansowaniu tego importu przez Gdynię.

Do artykułów, które w ubiegłym roku wykazały pewien spadek, należą przedewszystkiem: ryż surowy, owoce świeże, kawa, kakao, herbata, żużle Thomasa, rudy żelazne i manganowe i złom żelazny.

Spadek importu ryżu surowego, którego przywieziono w 1934 r. 44.966 t. wobec 53.798 ton w 1933 r. świadczy o obniżeniu się konsumcji ryżu nietylko na rynku krajowym, ale i u tych państw, które dotychczas były naszymi odbiorcami.

O dalszem kurczeniu się pojemności rynku wewnętrznego świadczy spadek importu kawy, kakao i herbaty, których przywieziono w ub. roku 10.049 t. wobec 13.837 t. w 1933 r.

Pewien nieznaczny spadek owoców świeżych rekompensuje wzrost importu owoców suszonych, których w ub. roku przywieziono 6.384 t. wobec 3.366 t. w 1933 r.

Zgodnie z inicjatywą Centrali Zakupu Złomu w grudniu ub. roku zapoczątkowano po raz 1-szy w porcie gdyńskim cięcie złomowe starych statków. Nowa dziedzina pracy dała już w grudniu ub. r. przeszło 50 ton własnego złomu. Import złomu w ub. roku wyniósł 314.093 ton wobec 320.809 t. w 1933 r.

Z pozostałych pozycyj przywozu zasługuje na uwagę import rud żelaznych i manganowych, których nieznaczny spadek rekomsensuje wzrost importu rud różnych. — Duży wzrost wykazuje również import żywicy, tytoniu, jelit i korzeni. Niemal na równym poziomie utrzymał się import juty, lnu, konopi, sizalu i innych włókien roślinnych.

B. Eksport (w tonach)

	Rok 1934	Rok 1933
żyto	1.111	—
ryż wyłuszczony	2.261	2.680
mąka	940	194

	Rok 1934	Rok 1933
mąka ryżowa i past.	6.548	6.743
ziemniaki	2.434	1.163
warzywa	1.290	742
cukier	101.282	93.871
napoje alkoholowe	183	280
sól	2.477	3.713
bekony	23.939	38.265
wędliny	2.803	4.490
ptactwo bite	1.660	1.149
masło	2.720	27
jaja	16.464	12.442
makuchy	23.809	17.176
melasa	8.730	12
mączka kostna	—	1.077
tłuszcze zwierz. sur.	192	240
skóry	441	668
deski i łaty	193.099	238.801
bale i słupy	4.698	12.400
wyroby z drzewa	5.120	1.169
klepki	894	889
dykty	6.596	3.073
meble gięte	2.849	1.403
wyroby koszykarskie	364	242
nasiona	1.776	936
cement	3.198	2.404
węgiel eksportowy	5.160.169	4.427.274
węgiel bunkrowy	208.692	180.867
koks	194.117	37.284
wyroby gumowe	523	138
nawozy azotowe	21.659	23.804
sól potasowa	3.276	7.908
soda	8.106	2.994
karbid	1.414	1.164
biel cynkowa	2.079	1.109
szyny kolejowe	47.721	26.012
rury żeliwne	7.471	1.737
wyroby żelazne i stal.	23.833	3.294
metale różne	18.186	2.093
cynk	9.393	10.929
blacha cynkowa	4.223	1.333
ruda manganowa	4.798	1.846*)
celuloza	6.720	3.542
papa, tektura i papier	14.103	10.039
bawełna	826	490
materjały i wyr. włókniste	3.435	2.994
książki i broszury	116	79
materjały pędne	6	10.180
różne	33.624	11.779
Razem	6.200.368	5.233.162

Podobnie jak w imporcie, szereg pozycyj eksportowych wykazuje pewną niejednolitość wzrostu. W grupie np. artykułów spożywczych eksportu, zwłaszcza wysokowartościowych wykazały spadek w ub. roku w porównaniu do 1933 r.: ryż wyłuszczony, mąka ryżowa i pastewna, napoje alkoholowe, sól, bekony i wędliny. Spadek eksportu ryżu wyłuszczonego i jego przetworów łączy się z już wspomnianem osłabieniem konsumcji i ograniczeniami reglamentacyjnemi krajów odbiorczych. Przeszło 60%-owy spadek eksportu bekonów do Anglji musi zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych. W 1934 r. wywieziono bekonów 23.939 t. wobec 38.265 t w 1933 roku. Natomiast szereg pozostałych pozycyj w grupie artykułów spożywczych wykazał wzrost: cukier (ok. 8%), ziemniaki (ok. 100%), warzywa (ok. 97%), ptactwo bite (ok. 45%), jaja (ok. 30%), makuchy (ok. 40%). Podkreślić należy ukazanie się na eksporcie w Gdyni po raz 1-szy od 1932 r. w ub. roku ładunku żyta (1.111 t.), oraz wywiezienie rekordowej ilości masła (2.720 t.) do Anglji. Usprawnienie techniki eksportu tych produktów spożywczych szło w parze ze wzmożeniem się jego ekspansji.

*) w 1933 r. — poz. 1.846 t. odnosi się do rudy żelaznej.

Inaczej nieco przedstawia się eksport drzewa tartego oraz bali i słupów telegraficznych. Pomimo wysokiej konjunktury na drzewo rok ubiegły odznaczył się w porcie gdyńskim spadkiem eksportu drzewa tartego w porównaniu do 1933 r. o ok. 19% oraz bali i słupów o ok. 39%. Przyczyny tego tkwią przedewszystkiem w braku odpowiednich terenów, przystosowanych do przeładunku drzewa w Gdyni oraz premjowaniu przez Senat W. M. Gdańska przeładunków drzewa w porcie gdańskim.

Rok 1935 wobec rozpoczęcia przez „Paged" budowy własnego portu drzewnego pod Oksywiem przyniesie pewne korzystne zmiany. Wspaniale natomiast rozwija się eksport produktów przemysłu drzewnego, zwłaszcza wyrobów z drzewa (bednarka, meble zwykłe itd.) dykty, oraz mebli giętych. Niemal wszystkie pozycje tych produktów są rekordowemi wynikami. Ekspansja handlowa polskiej dykty, fornierów czy też mebli giętych objęła ostatnio wszystkie części świata. Wzrost eksportu w 1934 r. dotyczy z produktów drzewnych przedewszystkiem wyrobów z drzewa — 5.120 t. (1.169 t. w 1933 r.), dykty — 6.596 t. (3.073 t. w 1933 r.) oraz mebli giętych — 2.849 t. (1.403 t. w 1933 r.)

Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu — węgiel eksportowy wykazuje nadal poważny wzrost w porównaniu z 1933 r. o 732.895 t. Wywieziono go bowiem w 1934 r. w ilości 5.160.169 t. Poważnie wzrósł również wywóz węgla bunkrowego (208.692 t. wobec 180.867 w 1933 r.), oraz koksu (144.117 t. wobec 37.284 t. w 1933 r.)

Z produktów hutniczych poważny wzrost wykazał eksport szyn kolejowych (47.721 t. wobec 26.012 t. w 1933 r.), rur żeliwnych, wyrobów żelaznych i stalowych oraz metali różnych, zwłaszcza na Daleki Wschód (żelazo handlowe). Nastąpiło pewne zwiększenie eksportu blachy cynkowej kosztem cynku zw.

Wśród produktów chemicznych w porównaniu z 1933 r. spadek eksportu wykazały nawozy azotowe i sól potasowa. Natomiast

3-krotnie wzrósł eksport sody oraz prawie dwukrotnie bieli cynkowej. — Z produktów papierniczych poważnie wzrósł eksport celulozy i papieru. — Pozostałe pozycje towarowe utrzymują się na poziomie 1933 r.

Wyniki całoroczne pracy portu gdyńskiego można scharakteryzować, jako dalszy ciąg rozwoju portu, zwłaszcza wobec pozyskania i wzmożenia ekspansji szeregu wysokowartościowych ładunków tak po stronie importu, jak i eksportu.

Tymiński Zygmunt.

Charakterystyka prac technicznych w porcie gdyńskim w 1934 r.

Przez uruchomienie strefy wolnocłowej, oddanie do publicznego użytku Dworca Morskiego w grudniu 1933 r. i zainstalowanie w tymże roku szeregu dużych i niezbędnych inwestycyj portowych — zakończony został pierwszy etap budowy portu gdyńskiego. — Port jakby przeżył swój wiek młodocianego rozwoju i stał się dojrzałą i wielką placówką życia gospodarczego kraju, świadomą swych celów i odpowiedzialności.

To przejście portu gdyńskiego z fazy „stawania się" w okres pracy rozwojowej już istniejącego portu znajduje swe odzwierciadlenie w typach prac technicznych, wykonywanych w porcie i w tych wytycznych postulatach, które zostały podyktowane budownictwu portowemu istotnemi potrzebami życia gospodarczego i handlu zamorskiego.

O ile w pierwszem stadjum swej budowy (do 1933 r.) główną potrzebą portu była szybka realizacja budowli morskich, tworzenia basenów portowych, wznoszenia magazynów w I linji nabrzeża i wykonywania tylko najniezbędniejszych arteryj dojazdowych oraz urządzeń przeładunkowych, — o tyle w drugiej fazie rozwoju naszego portu (1934 r.) zaczynają równocześnie wysuwać się na pierwszy plan prace techniczne, mające na celu usprawnienie życia portowego i udoskonalenie sposobów racjonalnej aksploatacji portu.

Prace techniczne wykonane w porcie gdyńskim w 1934 r. tym właśnie potrzebom zaczynają całkowicie się poddawać.

1. Zostaje rozbudowana sieć drogowych arteryj komunikacyjnych przy Wolnej Strefie. Rozpoczyna się w budowie wiadukt Nr. 7 w żelbetowej konstrukcji, o rozpiętości 15,7 m, tak ważny dla bezpośredniego połączenia zachodniej i północno-zachodniej części miasta z terenami Wolnej Strefy.

Zaczyna się w budowie pomost żelazny dla pieszej komunikacji między terenem portu przy Wolnej Strefie a ul. Morską. Pomost ten długości ok. 140 m udostępni szerokiej rzeszy robotniczej, zamieszkałej przeważnie na północnych peryferjach Gdyni, teren pracy zarobkowej w porcie, skracając drogę dojścia o 2 do 3 klm.

Na nabrzeżach portowych rozpoczynają się poraz pierwszy roboty układania pomostów drewnianych z częściowem zabrukowaniem pasów między torami kolejowemi, — na wzór innych większych portów europejskich. W ten sposób umożliwionem zostaje manipulowanie towarów między torami kolejowemi, podczas bezpośredniego przeładunku towarów z okrętu do wagonów kolejowych i odwrotnie. W koniecznych potrzebach jest umożliwiony dojazd samochodów aż do burty statku.

Roboty kolejowe również posuwają się w tempie szybszem aniżeli w 1933 r. Wykonują się dojazdy kolejowe do magazynów, tory przetokowe na nabrzeżu Francuskiem, w Wolnej Strefie i dla „Pagedu" razem 9540 m. b.

Ogólna ilość robót drogowych w 1934 r. znacznie wzrosła w porównaniu z rezultatami roku 1933.

	1934	1933
1. Roboty ziemne (nasypy i wykopy)	327.000 m³	45.200 m³
2. Roboty brukarskie	29.100 m²	16.500 m²
3. Ułożono chodników	5.540 m²	5.300 m²
4. Wykonano pokładu drewnianego na nabrzeżach wzdłuż torów kolejowych	5.083 m²	—

2. W tymże roku 1934 zostaje rozbudowana na szeroką skalę stacja bunkrowa płynnego paliwa „Polmin."

Zapoczątkowana w budowie w 1932 r. i ukończona w 1933 stacja bunkrowa płynnego paliwa pomyślana była jako stacja dla zaopatrywania małych motorowców i kutrów rybackich, przeważnie polskich, zawijających do portu po t. zw. mały bunkier, nie przekraczający jednorazowo 20 ton. Pierwsze zbiorniki z zapasem oleju gazowego wynosiły około 88 ton. Przy dalszym rozwoju portu w Gdyni i zwiększającej się frekwencji zawijających statków motorowych, jak również mając na uwadze rozwój polskiej flotylli motorowej — wybudowano w r. 1934 dwa zbiorniki o łącznej pojemności 1350 ton oraz przygotowano miejsce pod trzeci zbiornik, projektowany w budowie w początku r. 1935, a którego pojemność wynosić będzie 500 ton. Ustawiono również mniejszy zbiornik na wadze o pojemności 15 ton. Obecna pojemność wszystkich zbiorników łącznie ze zbiornikami benzynowemi i naftowemi, a przeznaczonemi również dla zaopatrywania statków wy-

nosi 1523 t., a na wiosnę 1935 r. przekroczy 2000 ton. „Polmin“ zaopatruje również statki w specjalne oleje okrętowe. Magazyny urządzone dla tych olejów pomieścić mogą do 500 beczek, czyli 85 ton.

Zbiorniki umieszczone są na płytach betonowych, grubości 1,1 m, które opierają się na palach wbitych poniżej dna basenu portowego. Zgodnie z wymogami ogólnego bezpieczeństwa zbiorniki otoczono wałem żelbetowym, tworzącym jakby basen o takiej pojemności, że na wypadek pożaru, względ. rozlania się produktów — 80% zawartości zbiorników będzie mogła się pomieścić w owałowaniu.

Nader ciekawe pod względem technicznym rozwiązanie przedstawia sobą budynek — pompownia. Szereg rurociągów, idących w różne strony i pomalowanych na odpowiednie kolory, łącznie z elektrycznemi — pompami daje możność pompowania na wszelkie kombinacje: z cystern kolejowych, podjeżdżających pod samą stację bunkrową, do zbiorników, ze zbiorników na okręt, z jednego zbiornika do drugiego, w samych zbiornikach (ssanie z dołu zbiornika i tłoczenie do tego samego zbiornika w górnej części), z okrętów do zbiorników, względnie bezpośrednio z okrętów do cystern.

Sprawdzanie ilości wydanego produktu ze zbiorników na statek odbywa się przy bunkrze wielkim zapomocą odczytów na skali a przy bunkrze małym ze zbiornika półtora wagonowego, umieszczonego na wadze automatycznej. Wydajność każdej pompy wynosi 160 ton na godzinę — z tem, że istnieje możność użycia równocześnie wszystkich pomp. Ze względu na możność zamarzania produktów w porze zimowej, zainstalowano w każdym ze zbiorników rury grzejne centralnego ogrzewania, które są również doprowadzone do toru kolejowego i posiadają urządzenia dla podgrzewania produktów nadchodzących w cysternach.

Stacja bunkrowa jest obecnie oświetlona reflektorami i daje zupełną możność zaopatrywania okrętów i w porze nocnej.

3. Zostały powiększone tereny Wolnej Strefy, dając możność wzniesienia tam szeregu nowych budowli projektowanych w realizacji w najbliższych latach — a w pierwszym rzędzie odpowiedniego gmachu dla niezbędnych biur firm prywatnych, kolejowych, celnych i Urzędu Morskiego, obsługujących Wolną Strefę. Powierzchnia lądowa Wolnej Strefy pierwotnie obliczona na 32,4 ha została w roku 1934 powiększona do 41,2 ha. —

4. Są na ukończeniu dwie pierwsze poczekalnie robotnicze w porcie przy ulicy Polskiej, jedna obok magazynu tytoniowego, druga naprzeciw chłodni portowej.

Budynki te oprócz dużego pokoju — poczekalni dla robotników posiadać będą również skromne pomieszczenie dla bufetu i kuchnię dla przygotowywania gorącej strawy. Inwestycje te w obecnym czasie kiedy popyt na pracę jest znacznie większy od podaży, są istotną potrzebą dla życia portowego, choć nie wypływają z bezpośrednich potrzeb eksploatacyjnych i handlowych. Poczekalnie są następujących rozmiarów:

1. poczekalnia obok magazynu tytoniowego — 160 m² powierzchni, przy 576 m³ kubatury,

2. poczekalnia naprzeciw Chłodni Portowej — 176 m² powierzchni i 734 m³ kubatury. —

3. Trzecia poczekalnia będzie wybudowana na koszt Związku Ekspedytorów portowych przy ul. Polskiej.

5. Budowa lokalu biurowego dla Ekspozytury Urzędu Pośrednictwa Pracy przy ul. Okrężnej o pow. 495 m² i 1980 m³ kub.

6. Trzy firmy prywatne poraz pierwszy wznoszą oddzielne budynki biurowe w porcie — narazie jako budowle drewniane, lecz o estetycznym wyglądzie, oszalowane i pomalowane — ogólnej powierzchni 240 m² i kubaturze 700 m³.

Roboty hydrotechniczne uległy w roku 1934 pewnemu zmniejszeniu w porównaniu z 1933 r.

	1934	1933
1. Ukończono nabrzeży z ustawieniem skrzyń i wykonaniem ścianek nadwodnych	1 740 mb	2 650 mb
2. Wykonano robót czerpalnych i refulowania	797 000 m³	1 148 000 m³

Natomiast rozwój przemysłu portowego wydatnie posunął się naprzód.

1. ukończony został specjalny port drzewny dla f. „Paged“ w basenie Nr. 5 (od strony Oksywia) — z wyposażeniem w dwa pomosty drewniane o długości 140 m. i 160 m. z ochronnemi pękami pali i urządzeniem nabrzeża na skrzyniach żelbetowych na przestrzeni 200 mb.

Basen Nr. 5 wykonano dostatecznej głębokości 9 m, która umożliwi dostęp do pomostów i nabrzeża dla większych statków. Budowa torów kolejowych jest obecnie na ukończeniu.

Dla portu f. „Paged“ przewiduje się budowa jeszcze trzeciego pomostu z uwagi na jego dalszy rozwój. Wówczas możliwym będzie naładunek drzewa równocześnie na 8 statków: dwa przy nabrzeżu i po dwa przy każdym pomoście.

2. Powstały na terenach portu nowe wędzarnie urządzone racjonalnie i odpowiada-

jące wszelkim wymogom tak higjeny jak i ochrony pracy:

„Anglo — Scott" o użyt. pow. 596 m² i kubaturze 2 980 m³

„Przemysłowe Zakłady Rybne" o pow. 597 m² i kub. 2 686 m³.

Z szeregu udogodnień dla handlu portowego, wprowadzonych w 1934 roku w Gdyni zasługuje na specjalną uwagę:

1. utworzenie szeregu oddziałów Urzędu Celnego w kilku punktach portu, z równoczesnem rozpoczęciem w budowie czteropiętrowego gmachu dla Urzędu Celnego (biura i mieszkania, przy ul. Rotterdamskiej róg Celnej,

2. uruchomienie przez Bank Gospodarstwa Krajowego domu składowego o charakterze publicznym w magazynie Nr. 6, gdzie odbywa się manipulacja, sortowanie itd. i magazynie Nr. 7 — dla długoterminowego składowania. Główne towary składowane w powyższych magazynach w Wolnej Strefie są to bawełna, wełna i w mniejszym stopniu różne towary drobnicowe.

Robót z zakresu budownictwa naziemnego również wykonano w 1934 r. znaczną ilość, choć mniej niż w 1933 r.

Z budowli tych zasługują na specjalną uwagę:

1. budowa żelbetowego magazynu drobnicowego Nr. 8 w Wolnej Strefie o pow. 14 122 m² i kub. 255 000 m³.

2. nadbudowa trzech kondygnacyj w magazynie długoterminowym Nr. 5 — pow. 4 708 m² i kub. 9 618 m³.

Firmy prywatne w dziedzinie nowych inwestycyj wykazują w 1934 r. dużą aktywność. Pobudowano nowych budowli, przybudówek i nadbudówek ogółem pow. — 4 600 m² i kub. 31 750 m³.

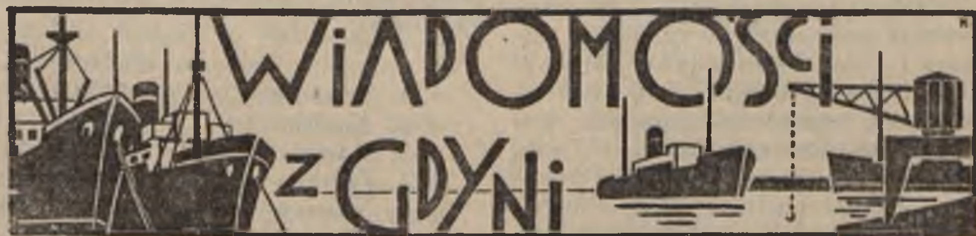
Urządzenia przeładunkowe w porcie Gdyńskim w 1934 r. zostały powiększone o 10 nowych dźwigów. Na nab. Holenderskiem zainstalowano 2 ciężkie dźwigi dla złomu, na nab. Francuskiem 4 lekkiej konstrukcji — 3 ton. i na nab. Stanów Zjednoczonych w Wolnej Strefie 4 takież lżejsze dźwigi.

Duża ilość wykonanych w 1934 r. inwestycyj w porcie Gdyńskim, ich różnorodność i charakter świadczą o bezspornej żywotności naszego portu, mocnych tendencjach jego dalszego rozwoju i coraz to większem znaczeniu portu w Gdyni, tak dla całej Rzeczypospolitej, jak i t. zw. zaplecza.

Należy liczyć się z koniecznością w niedalekim czasie przystąpienia do rozwiązania problemu budowy kanału Przemysłowego wzgl. nowych basenów jeszcze przed kanałem Przemysłowym.

Te wielkie inwestycje wymagać będą głębszych studjów i mogą być wykonane tylko etapami.

Inż. Włodzimierz Rygiel.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU Z. R.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami polskiej floty handlowej wyniosła w ciągu m. grudnia roku ubiegłego 83.498,5 ton, co w porównaniu z miesiącem poprzednim stanowi spadek o 8.997,5 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 67.026,5 ton (w listopadzie — 66.651.5 ton), na przywóz — 16.218 ton (w listopadzie 10.913 ton) i na przewóz między obcemi portami — 254 tony (14.938.5 ton). Z tych liczb widzimy, że zmniejszenie przewozów w grudniu odnosi się wyłącznie i jedynie do przewozów między obcemi portami i przewozów tranzytowych, gdy jednocześnie przewozy floty handlowej polskiej, tak w wywozie jak i w przywozie wykazały wzrost, w szczególności, jeśli chodzi o przywóz, nawet bardzo poważny.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 39.323 ton czyli o 735 ton mniej niż w listopadzie. Z tej ilości przypadło na linje regularne 18.519 ton i na trampy 20.804 ton. Wynika z tego, że w porównaniu z miesiącem poprzednim przewozy na linjach regularnych zmniejszyły się zaledwie o 77 ton, zaś przewozy trampowe o 558 ton.

Z powyższej ilości towarów na wywóz przypadło 26.698 ton czyli o 6.633 ton więcej niż w listopadzie, na przywóz 12.371 ton, czyli o 4.289 ton więcej niż w miesiącu poprzednim i na przewóz między portami obcemi i tranzyt 254 tony, czyli o 11.677 mniej niż w listopadzie.

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.101 ton, co stanowi spadek przewozów w porównaniu z miesiącem poprzednim o 1.220 ton. z czego

przypadło na wywóz 2.891 ton (w listopadzie 3.918 ton). na przywóz 5.163 ton (w listopadzie 5.257 ton) i na przewóz między obcemi portami 47 ton (w listopadzie 395 ton). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 3.904 tony towarów (w listopadzie — 4.020 ton), z czego w wywozie 1.847 ton (w listopadzie 2.433 tony), w przywozie 1.977 ton (w listopadzie 1.192 tony) i na przewóz między obcemi portami 80 ton (w listopadzie 395 ton). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.174 ton (w listopadzie — 3.423 ton), z czego na wywóz przypadło 1.053 tony (w listopadzie — 2.117 ton), na przywóz 994 tony (w listopadzie — 765 ton) i na tranzyt i przewóz między obcemi portami 127 ton (w listopadzie — 541 ton). Linja Gdynia — Hamburg wykazała poważny wzrost przewozów z 1.832 ton w listopadzie do 3.354 ton w grudniu, z czego na wywóz przypadło 1.518 ton (w listopadzie — 964 ton), na przywóz 1.836 ton (w listopadzie — 868 ton). Wreszcie na nowootwartej linji szwedzkiej przewieziono 986 ton, z czego w wywozie 821 ton i w przywozie 165 ton. Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wykazały w grudniu dalszy nieznaczny spadek z 21.462 ton w listopadzie do 20.804 ton w grudniu. Z ilości tej na wywóz przypadło 18.568 ton i na przywóz 2.236 ton.

Statki linji Gdynia — Ameryka odbyły w grudniu jedną podróż z Ameryki przewożąc 479 ton ton towarów z Nowego Jorku i 138 ton z Halifaxu. Pozatem przewieziono 176 pasażerów i 197 worków poczty.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w grudniu pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony, a Londynem i Hullem z drugiej 7.008 ton towarów, co w porównaniu do miesiąca poprzedniego wynosi nieznaczny spadek 177 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 3.771 ton (w listopadzie — 2.032 tony), z czego do Gdyni — 2.059 ton (w listopadzie — 1.188 ton) i do Gdańska — 1.178 ton (w listopadzie — 844 tony). Wywóz wyniósł 3.771 ton, mniej niż w listopadzie o 1.382 tony, z czego z Gdyni 2.279 ton (w listopadzie — 2.952 t.) i z Gdańska — 1.492 t. (w listopadzie 2.221 ton). Z poszczególnych artykułów przywozu z Gdyni poważnie obniżyły się ładunki bekonów z 1.572 ton w listopadzie do 1.105 ton w grudniu, szynek w puszkach — 51 ton (w listopadzie — 101 ton), jaj z 521 ton w listopadzie do 327 ton w grudniu; drobiu wywieziono — 114 ton (w listopadzie — 185 ton). Różnorodność towarów, wywiezionych do Anglji została utrzymana, podobnie jak w poprzednim miesiącu. przyczem pojawiły się takie artykuły. jak maszyny, przędza itp. Poważnemu spadkowi uległ wywóz drzewa z Gdańska, co da się wytłumaczyć końcem sezonu. wyraził się on liczbą 654 ton(w listopadzie 1.140 ton), wywóz parafiny spadł do 418 ton z 488 ton w listopadzie. Ilość drobnicy przywiezionej do Gdyni i Gdańska wykazała znaczny wzrost z 2.032 ton w listopadzie do 3.237 ton w grudniu, z czego na Gdynię przypadło 2.059 ton, w tem z Londynu 1.132 ton i z Hull 927 ton; do Gdańska przywieziono 1.178 ton (w listopadzie — 844 ton), w czem z Londynu 448 ton i z Hull 730 ton.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły łącznie 13 podróży, czyli o 3 podróże mniej niż w miesiącu poprzednim, wywożąc z Gdyni 36.557,5 ton węgla (w listopadzie — 40.696,5 ton), przewozów pomiędzy obcemi portami nie było (w listopadzie — 3.000,5 ton). Wywóz węgla ograniczył się do dwóch rynków odbiorczych — Szwecji, dokąd wywieziono 21.853,5 ton (w listopadzie 34.561,5 ton) i Norwegji — 14.704 ton (w listopadzie — 3.000 ton). W ciągu miesiąca sprawozdawczego statki Polskarob zawinęły do następujących portów: Gävle, Stockholmu (2 razy), Göteborga (2 razy), Oxelösund, Halden, Slite, Haugesund, Helsingborg, Slemmestad (2 razy) i Tofte.

RUCH STATKÓW ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1934 ROKU.

W przeciągu m. grudnia 1934 r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 770 statków o łącznej pojemności 698.381 t., z czego weszło 379 statków o pojemności 342.321 t. r. n., a wyszło 391 statków o pojemności 356.060 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	*statków*
1. Szwecja	163.109	238
2. Anglja	74.988	44
3. Danja	70.086	116
4. Polska	66.606	71
5. Niemcy	62.473	91
6. Norwegja	59.186	81
7. Stany Zj. A. P.	46.902	13
8. Włochy	44.868	17
9. Finlandja	33.339	23
10. Grecja	22.937	5
11. Holandja	11.237	15
12. Estonja	9.371	24
13. W. M. Gdańsk	8.442	8
14. Łotwa	8.146	10
15. Rumunja	7.108	3
16. Z. S. R. R.	6.491	3
17. Francja	1.628	2
18. Litwa	1.170	2
19. Panama	294	2

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie angielska, trzecie duńska, a czwarte polska. W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera duńska wysunęła się na trzecie miejsce, natomiast bandery szwedzka, angielska i polska utrzymały się na tym samym poziomie.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł 903,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 42, a średni postój statków wyniósł 59,2 godz.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W GRUDNIU Z. R.

W miesiącu grudniu przepracowano godzin 9.768 min. 25 z zużyciem prądu 85.095 KW/h i przeładowano 187.519 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 99,7 w tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 84,9% czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 14,8%.

BUDOWA MIESZKAŃ ROBOTNICZYCH.

„Paged" — Polska Agencja Eksportu Drewna Sp. z o. odp., jako jedno z najpoważniejszych przedsiębiorstw portowych w Gdyni zatrudniające w sezonie około 30 proc. ogółu robotników portowych, zamierza wybudować około 300 mieszkań robotniczych dla własnych pracowników.

W tym celu zakupiony już został teren o powierzchni 60.000 m² w pobliżu placów drzewnych na Oksywiu, na którym przewidziane jest wybudowanie wyżej wspomnianego osiedla robotniczego. Temsamem robotnicy zatrudnieni w firmie „Paged" będą mieli możność uzyskania tanich mieszkań, — których czynsz dostosowany będzie do ich budżetu. Osiedle to będzie odległe od portu drzewnego spółki „Paged" o 900 mtr. — co przybliży robotnikom warsztat pracy, do którego obecnie przybywać muszą z odległych przedmieść Gdyni. Rozpoczęcie budowy osiedla przewiduje się na wiosnę r. b.

Inicjatywę firmy „Paged" w tym kierunku należy powitać z wielkiem uznaniem, gdyż nowowybudowane osiedle zaspokoi częściowo głód mieszkaniowy w naszem mieście, oraz przyczyni się do powstania nowej i estetycznej dzielnicy miasta.

NOWY KONSULAT W GDYNI.

Rząd Polski udzielił tymczasowego uznania p. dr. B. Kasprowiczowi, dyrektorowi Rady Interesentów Portu w Gdyni, jako konsulowi honorowemu Rumunji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni. Biura Konsulatu mieszczą się przy ul. Świętojańskiej 44 w domu f-y „Paged".

ZWIĄZEK HANDLU MORSKIEGO W GDYNI.

W dniu 23 z. m. powstał w Gdyni Związek Handlu Morskiego, który ma na celu wymianę towarową i popieranie ekspansji gospodarczej z polskiego obszaru celnego i ma oprzeć swoje prace głównie na kompensacyjnym handlu towarowym z krajami zamorskiemi. Do związku przystąpiło kilkanaście importowo-eksportowych firm gdyńskich. Najliczniej reprezentowane są branże: śledziowa, owocowa i towarów kolonjalnych. Na pierwszem zebraniu plenarnem, które odbyło się w siedzibie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dokonano wyborów zarządu nowego Związku.

SKŁAD KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH NA R. 1935.

Zgodnie z postanowieniem par. 5 r. zporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31. III. 1934 r. (Dz. U. R. P. nr. 32, poz. 291) — powołani zostali z pośród przedstawionych list Dekretem Pana Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 stycznia br. na członków Komisji Kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim w Gdyni:

1. *z ramienia zrzeszeń pracodawców portowych:*
   a) p. Michalewski Jerzy, dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni, jako członek Komisji Kwalifikacyjnej;
   b) p. Dr. Kasprowicz Bolesław, dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni, jako zastępca członka:
2. *z ramienia zrzeszeń zawodowych pracowniczych:*
   a) p. Morawski Józef, sekretarz okręgowy Z. Z. Z. w Gdyni, jako członek Komisji Kwalifikacyjnej;
   b) p. Bartkowiak Franciszek, sekretarz Z. Z. P. w Gdyni, jako pierwszy zastępca członka;
   c) p. Matysek Jan, zastępca Przew. Zarz. Odz. Rob. Port. Z. Z. T. w Gdyni, jako drugi zastępca członka,

i to na okres jednego roku kalendarzowego 1935.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA DLA SANACJI ŚWIATOWEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Przewlekająca się od jesieni sprawa zwołania Międzynarodowej Konferencji dla uzdrowienia marynarki światowej przyjęła nareszcie kształty realne: na 14-go stycznia rb. została zwołana do Londynu konferencja wstępna, która będzie prawomocna wypracować porządek obrad właściwej konferencji i termin jej zwołania.

OŻYWIONY RUCH PASAŻERSKI I FRACHTOWY POMIĘDZY EUROPĄ A PALESTYNĄ.

W ostatnim czasie powstają nowe towarzystwa i linje dla stałej komunikacji z Palestyną. Ostatnio stworzono taką komunikację z Bristolu do Haiffy i z Norwegji do Haiffy. Również istniejące linje nie mogą się uskarżać na zły interes przewozowy w tym kierunku: tak, statki „Gerusalemme“ i „Pilsna“ T-wa Lloyd Triestino odchodzą z Triestu w kierunku Palestyny przepełnione pasażerami. Palestyna zaczyna również dawać coraz więcej frachtu. Między innemi eksport pomarańcz, który kilka lat temu wynosił zaledwie 2 mil. skrzyń, w r. ub. sięgał już 5 mil. skrzyń i w bieżącym sezonie dojdzie do 7 mil. skrzyń. Uwzględniając zaprowadzane nowe plantacje pomarańcz, przypuszczają, że w ciągu 5 lat eksport pomarańcz dojdzie do 25 mil. skrzyń rocznie.

OSŁABIENIE PRACY STOCZNI WE FRANCJI.

Opinja fachowa we Francji zajmuje się żywo sprawą poparcia własnego budownictwa okrętowego. Ilość zatrudnionych w przemyśle okrętowym robotników spadła z 22 tys. w r. 1930 do 16 tys. w r. 1934. Nieliczne zamówienia na budowę nowych statków francuskich rzadko przypadają stoczniom francuskim. Przeciętnie w latach 1928 — 1934 budowano we Francji 38,8% na stoczniach własnych, 26,5% na obcych i 34,7% nabywano gotowych statków zagranicą.

Korzystanie z ustawy o „kredycie morskim“ nie daje odpowiednich warunków dla pracy stoczni, tak samo zastosowanie nowej ustawy Tasso o popieraniu marynarki handlowej. Zdaniem fachowców winna być zastosowana specjalna ustawa o budownictwie okrętowem, która między innemi rozwiązałaby trudne zagadnienie sprowadzania bez cła wzgl. z cłem ulgowem niektórych wyrobów produkcji zagranicznej, gdyż bez tych ulg francuskie budownictwo nie może być konkurencyjne względem obcego przemysłu okrętowego.

RUCHLIWOŚĆ MARYNARKI GRECKIEJ.

Mimo zwyżki cen na okazyjnie sprzedawany tonaż, pod grecką banderę znów przeszło 11 statków większych, w tem 5 angielskich, 5 francuskich i 1 holenderski. Są to trampy przeważnie zbudowane podczas wojny światowej, lub bezpośrednio po niej. Równocześnie grecka marynarka wyzbywa się statków w wieku 40—50 lat, które sprzedaje na złom do Włoch.

Udział statków greckich w ruchu frachtowym La Platy w ostatnim roku wzrósł ogromnie, przeważnie na niekorzyść trampów angielskich. Również na odcinku Dalekiego Wschodu armatorzy greccy są coraz więcej czynni: ostatnio japońskie towarzystwo Yamashita Kisen Kaisha zafrachtowało 22 parowce greckie w time - charter: z początkiem br. kursują one na różnych linjach Dalekiego Wschodu. Jest to tembardziej ciekawe, że płace na statkach japońskich są jeszcze znacznie niższe aniżeli na statkach greckich. Prawdopodobnie frachtowanie połączone jest z zastosowaniem częściowem załóg japońskich.

NOWA LINJA SOWIECKA ODESA — TRIEST.

Sekcja czarnomorska Sowtorgfłota uruchomiła linję frachtową Odesa — Triest. Pierwszy statek, parowiec „Stepan Skworcow“ już zaczął kursować na tej linji.

NIESZCZEŚLIWE WYPADKI Z LUDŹMI W MARYNARCE SZWEDZKIEJ

Opublikowane zostało zestawienie wypadków we flocie handlowej Szwecji za rok 1933, wykazujące znaczny wzrost ich liczby w roku tym w porównaniu do lat poprzednich, mimo mniejszego stanu zatrudnienia okrętów. W roku 1933 bowiem było 1.626 wypadków; w tem 66 śmiertelnych, podczas gdy w roku 1932 — 1.433, w tem 43 śmiertelnych.

66% wszystkich wypadków zaszedł w portach i 34% — na morzu, jednakże z pośród śmiertelnych wypadków 47% zaszło w portach i 53% na morzu.

JESZCZE JEDNA FORMA SUBWENCJI OKRĘTOWEJ.

Shipping Board Stanów Zjednoczonych A. P. rozważa obecnie wniosek pewnej grupy żeglugowej, która pragnie nabyć dwie linje okrętowe: America France Line i American Hampton Roads Lines, eksploatowane dotąd przez Shipping Board z roczną stratą około 800.000 dolarów. Nabywca oświadcza gotowość eksploatować obie linje bez jakiejkolwiek subwencji. Trick polega na tem, że cena sprzedaży floty obu linij, składającej się z 17 statków o pojemności ogólnej 150.000 ton ma być wyznaczona tak nisko, że akt sprzedaży zawierałby w sobie — subwencję.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W GRUDNIU 1934.

W ciągu grudnia zawinęło do portu w Antwerpji 887 statków o ogólnej pojemności 1.805.606 ton. Przeciętny tonaż statku wynosił więc 2.036 ton. W tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło 790 statków o pojemności 1.689.517 ton. Kolejność bander statków, które zawinęły do Antwerpji w grudniu, przedstawia się w sposób następujący: Anglja — 243, Niemcy — 204, Holandja — 101, Belgja — 55, Francja — 55, Norwegja — 54, Szwecja — 43, Danja — 42, Finlandja — 13, Grecja — 12,

Stany Zjedn. A. P. — 10, Italja — 8, Portugalja — 8, Japonja — 7, Rosja — 7, Jugosławja — 4, Brazylja, Hiszpanja, Łotwa, Polska po 3, Panama — 2, Egipt, Estonja, W. M. Gdańsk, Litwa i Tunis po 1.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W R. 1934.

W ciągu roku 1934 zawinęło do portu w Antwerpji 10.305 statków o łącznej pojemności 20.531.318 t. r. n., w roku 1933 zawinęło statków 9.841 o pojemności 20.440.591 t. r. n. Wynika z tego, że ruch statków w Antwerpji wykazał w ciągu roku 1934 pewną stabilizację w stosunku do roku poprzedniego, który jak wiadomo w porównaniu do lat poprzednich wykazał znaczny wzrost, wykazując przytem nieznaczny wzrost. Dla charakterystyki rozwoju ruchu statków w Antwerpji przytaczamy poniższą tabelę.

1913	14.146.819	ton r. n.
1921	12.980.874	„ „ „
1922	15.060.182	„ „ „
1929	24.325.103	„ „ „
1930	23.465.452	„ „ „
1931	22.388.342	.. „ „
1932	19.666.678	„ „ „
1933	20.440.591	„ „ „
1934	20.531.318	„ „ „

Kolejność bander kształtowała się w roku 1934 w sposób następujący: Anglja — 3002 statki, Niemcy — 2089, Holandja — 1393, Norwegja — 661, Francja 517, Belgja — 542, Szwecja — 504, Danja — 472, Ameryka — 148, Finlandja — 147, Grecja — 128, Italja 106, Rosja — 83, Japonja — 70, Portugalja — 59, Łotwa — 53, Brazylja — 42, Estonja — 41, Jugosławja — 41, Hiszpanja — 37, Panama i Polska po 36.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

W związku z zawartą umową handlową z Hiszpanją weszło w życie w końcu grudnia z. r. obniżone cło na pomarańcze, która to zniżka wyniosła 80% stawki celnej morskiej, czyli cło łącznie z kosztami manipulacyjnemi, od 100 kilogramów obniżone zostało z 220 złotych na 44 złotych.

Fakt ten spowodować musiał obniżkę cen pomarańcz, która powinna była odbić się na dotychczasowych cenach pomarańcz. Tymczasem w pierwszych dniach działania zniżki wskutek braku odpowiedniej podaży przy równoczesnym znacznie większym popycie, pomarańcze w sprzedaży osiągnęły ceny nie odpowiadające wyżej wskazanej 80% zniżce celnej.

W celu przeszkodzenia spekulacji tym towarem Ministerstwo Przemysłu i Handlu przez swoich delegatów w Gdyni, którzy działali w porozumieniu z Komisarzem Rządu w Gdyni, wydało zarządzenie, mające na celu obniżenie cen na pomarańcze do właściwego poziomu, zarówno w hurcie jak i w detalu. Zarządzenie to poszło w tym kierunku, że zażądano od importera - hurtownika deklarowania sprzedaży jednego kilo netto pomarańcz hiszpańskich po cenie 90 groszy franco rampa magazynu portowego, z tem aby wymieniony w odnośnej deklaracji sprzedaży detalista zobowiązał się do nieprzekraczania ceny 1 zł 30 groszy za kilo netto w handlu detalicznym.

Sądzimy, że zarządzenia te mają charakter tymczasowy, aby przeszkodzić nieusprawiedliwionej i spekulacyjnej zwyżce, co zostanie automatycznie w najbliższych dniach uregulowane wskutek nadejścia większych transportów pomarańcz do Gdyni, gdzie już w dniu 14-go bm. w magazynach znajdowało się około 25.000 skrzyń.

Reglamentacja powyższa odnosi się z natury rzeczy do przeciętnych gatunków pomarańcz hiszpańskich, gdyż ceny bardziej luksusowych gatunków pomarańcz palestyńskich i włoskich w związku z ich wyższą wartością i ceną zakupów będą się kształtowały nieco wyżej.

Na dzień 16 bm. zapowiedziane jest aukcjonowanie większych ilości skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI DLA FIRM POLSKICH EKSPORTUJĄCYCH DO ZACHODNIEJ EUROPY.

Niedość dokładna znajomość zwyczajów handlowych w krajach odbiorczych oraz niewłaściwe w wielu wypadkach podejście firm polskich do kwestyj ściśle związanych z eksportem i jego możliwościami jest zjawiskiem obserwowanem często zarówno przez Państwowy Instytut Eksportowy, jak i polskie placówki zagraniczne w ramach ich działalności gospodarczej. W celu praktycznego zorjentowania eksporterów polskich we właściwych metodach pracy na terenie krajów Europy Zachodniej, podajemy poniżej opracowanie Konsulatu R. P. w Amsterdamie, omawiające kwestje udzielania informacyj o firmach, pośrednictwa, przesyłek kolekcyj wzorów, wykonywania zleceń, załatwiania zatargów, pretensyj i t. p. Obserwacje i uwagi Konsulatu R. P. w Amsterdamie dotyczą stosunków holenderskich, które są jed-

nak identyczne ze spotykanemi w innych krajach zachodnio - europejskich.

Konsulatom R. P., zgodnie z obowiązującemi Konsulaty przepisami, nie wolno udzielać firmom prywatnym informacyj o firmach. Wszelkie informacje, które Konsulat posiada przesyła bez zobowiązania ze swej strony do Państwowego Instytutu Eksportowego, do którego firmy polskie winny się zwracać. W niektórych wypadkach jednak, nie chcąc wstrzymać tranzakcyj, Konsulat może grać rolę skrzynki pocztowej t. j. bez żadnej odpowiedzialności przekazywać informacje otrzymane od osób trzecich o danej firmie. Gdy zaś otrzyma od firmy polskiej odpowiednią kwotę (w Holandji np. 3 Flh.) na koszt wywiadu, może uzyskać z biura wywiadowczego informacje i także bez gwarancji co do ich ścisłości przekazać je do Polski firmie zainteresowanej z prośbą o zachowanie ścisłej poufności.

Informacja biura wywiadowczego jest zwykle bardziej szczegółowa: w wielu wypadkach otrzymanie jej jest niezbędne.

Nie należy zbytnio się śpieszyć z powierzeniem agentury, a powierzyć ją dopiero po otrzymaniu próbnych zleceń. Inkasa nie należy wogóle dawać nikomu, chyba w drodze wyjątku.

Eksporter polski winien fakturować wprost odbiorcę, o którego wypłacalności winien się uprzednio poinformować, jeżeli nie ufa opinji agenta. Firmy bowiem (holenderskie), nawet największe, nie kupują inaczej, jak na rachunek otwarty z terminem płatności do 1½ miesiąca. Tylko wyjątkowo godzą się się na zapłacenie gotówką przy odbiorze towaru. Ważniejszym więc jest stan finansowy odbiorcy, aniżeli agenta, który del credere na siebie i tak nie bierze, chyba wzamian za bardzo wysoką prowizją.

W niektórych wypadkach pożytecznem jest nawiązanie z kilkoma zagranicznemi firmami korespondencji, aby tym sposobem zorjentować się w fachowości kilku firm i mieć możność wyboru.

Nie należy jednak pod żadnym pozorem powierzać jednocześnie przedstawicielstwa 2 lub 3 firmom nawet na próbny okres 1 lub kilku miesięcy, gdyż dezorganizuje to rynek.

Należy wymagać, aby firmy zagraniczne, pisząc do Polski, podawały swe referencje. —

Na zapytanie firm zagranicznych, bez względu czy są interesujące, czy nie, należy odpowiadać odwrotną pocztą.

Zlecenie raz przyjęte winny być punktualnie wykonane. W przeciwnym razie odbiorca ma prawo do odszkodowania, zaś agent do prowizji, która mu się należy z chwilą, kiedy zlecenie zostało przez sprzedawcę zaakceptowane. Prowizja należy mu się także, jeżeli zamówiony towar po jego nadejściu nie został przez odbiorcę zapłacony, a nastąpiło to nie z winy agenta. A więc np.: holenderski agent sprzedaje holenderskiej firmie, cieszącej się dobrą reputacją, towar reprezentowanej przez siebie polskiej firmy; zanim ten towar nadejdzie firma zagraniczna bankrutuje. Prowizja w takim wypadku należy się agentowi, który działał w dobrej wierze. Nie otrzymawszy prowizji może zaskarżyć w swoim kraju polską firmę i uzyskać areszt na jej wierzytelnościach. —

Jest to bezwątpienia zwyczaj handlowy przyjęty w wielu krajach, a otaczający może zbytnią opieką agentów. Jeżeli więc agent nie idzie za literą prawa, a za poczuciem honoru, to w takich wypadkach często rezygnuje z prowizji, nie zrobi jednak tego nigdy, jeżeli towar został wysłany nie w/g wzorów, lub w spóźnionym terminie i dlatego odrzucony został przez zleceniodawcę.

Z chwilą, kiedy firma polska zdecydowała się na agenta zagranicą, a zarazem z posiadanych ogólnych informacyj ma dane do przypuszczenia (pewności jeszcze mieć nie może), iż artykuł, który wyrabia i chce eksportować, może znaleźć zbyt w tym kraju, z tą chwilą winna firma polska przesłać swemu agentowi pełną kolekcję wzorów. Wzory te pozostają własnością firmy polskiej (t. j. winny jej być na żądanie zwrócone). Agent zagraniczny wzorów takich nie kupuje, a nawet zwykle obciąża fabrykę, którą reprezentuje wyłożonem cłem. Opłaty celnej za wzory rzadko kiedy da się uniknąć. Wprowadzenie bowiem wzorów za dokumentem tranzytowym jest:

a) kłopotliwe,

b) pociąga za sobą zdeponowanie w urzędzie celnym sumy 3-krotnie wyższej od normalnego cła, co wynosi więc ca 40% ad val. faktury,

c) pociąga za sobą ciągłe kontrole władz celnych, które chcą wiedzieć kiedy i u kogo wzory te się znajdują, wzory zaś, jeżeli mają być użyte celowo, należy częstokroć wypożyczać w różnych częściach różnym firmom odbiorczym. Można rozumie się, perforując wzory przed ich wysłaniem z Polski uczynić je bezwartościowemi, co jednak pociąga za sobą zniszczenie towaru.

Przy eksporcie via kraj zachodniej Europy, np. via Holandja do krajów zamorskich, należy wysłać nie jedną, a kilka pełnych kolekcyj wzorów; każdą z tych kolekcyj dany wielki importer wysyła do różnych swych filij w różnych kolonjach, lub do kilku korespondentów w różnych krajach.

Nad wszystkiemi wyżej opisanemi kwestjami można powierzyć Konsulatowi R. P. opiekę, t. j. kontrolę poczynań firm odbiorczych, agentów i t. p.

Wzory wraz z fakturą pro forma — konieczną dla oclenia — można ewentualnie przesłać na ręce Konsulatu. Pamiętać trzeba jednak, że Urzędy Konsularne nie mają innego regresu, jak moralny.

Jeżeli firma zagraniczna ma wierzytelności w Polsce (np. spodziewa się zapłaty za dostarczony polskiej firmie towar), to korzystniej zaskarżyć ją w Polsce i uzyskać areszt na tych wierzytelnościach. Jeżeli tych wierzytelności firma nie posiada, to wytoczyć jej sprawę sądową w Polsce jest bezcelowe, gdyż uzyskany wyrok nie jest wykonalny zagranicą. Proces natomiast wytoczony zagranicą połączony jest zwykle, z zadatkiem adwokatowi, wynoszącym przynajmniej 10% od sumy, o którą toczy się skarga. Apelacje do 2 i 3 instancji opóźniają wyrok. Należy się też dowiedzieć, czy jest na czem zaskarżoną firmę poszukiwać. Lepiej dojść więc do ugody polubownej, w czem Konsulat może być bardzo pomocnym, szanujące się bowiem firmy obawiają się groźby umieszczenia ich na czarnej liście.

Eksport pionierski jest połączony z ryzykiem i kosztami, znaczenie jego w rozbudowie stosunków handlowych z różnemi krajami zagranicznemi na dalszą metę winno być jednak należycie przez eksporterów polskich ocenione.

USTAWA O ROZRACHUNKACH PŁATNICZYCH W HOLANDJI.

W dn. 13 listopada u. r. Pierwsza Izba Stanów Generalnych uchwaliła po krótkiej debacie projekt nowej ustawy clearingowej uprzednio przyjętej przez Drugą Izbę. Oficjalna nazwa nowej ustawy brzmi „Ustawa o Międzynarodowych Rozrachunkach Płatniczych 1934 r.“ Ustawa clearingowa z dnia 25. VII. 1932 traci swoją moc obowiązującą.

Nowa Ustawa przewiduje przedewszystkiem, że rząd ma prawo zawierać z innemi państwami i zmieniać już zawarte układy płatnicze oraz inne umowy, odnoszące się do obrotu płatniczego według swego uznania. Zawarte lub zmienione układy i umowy mają być przedstawione parlamentowi „w możliwie krótkim czasie“, poczem zostają ogłoszone w holenderskim Dzienniku Ustaw. Komentując treść projektu, Minister Spraw Ekonomicznych oświadczył, że w wielu wypadkach zawarcie bilateralnych układów clearingowych jest jedynem wyjściem z trudności, wynikłych z ograniczeń dewizowych oraz, że przy stosowaniu nowej ustawy rząd będzie dążył do wzmożenia holenderskiego eksportu.

Ustawa zawiera w par. 4 zasady stosowania t. zw. autonomicznego clearingu, przyczem zakres działania tej formy clearingu obejmuje, nie jak dotychczas jedynie wymianę towarów, ale i szereg innych zobowiązań. Płatności osobom, zamieszkałym uprzednio w pewnym określonym kraju, mogą podlegać ograniczeniom.

Ministrowi Spraw Ekonomicznych przysługuje prawo zarządzenia dokonywania wpłat wyłącznie za pośrednictwem powołanej do tego instytucji clearingowej i ustalenia przepisów, regulujących sposób ich dokonywania.

Par. 5 pozwala na uzależnienie w pewnych wypadkach wydania pozwolenia na import od wpłacenia przez importera kaucji.

Celem niedopuszczenia nadużyć, polegających na regulowaniu jedynie części należności za importowany towar, Ministrowi przysługuje prawo zarządzenia w odniesieniu do indywidualnych importerów, by każda poszczególna tranzakcja była uprzednio przez Ministra aprobowana.

Ustawa postanawia dalej zasady organizacji Niderlandzkiego instytutu clearingowego, który w związku z obowiązkami, wynikającemi z brzmienia nowej ustawy może być rozszerzony.

W wypadku gdyby odbiorca importowanego towaru wzbraniał się od uregulowania należnej od niego sumy, Ministrowi Spraw Ekonomicznych przysługuje prawo do wydania zarządzeń, zmuszających go do wywiązania się ze swych zobowiązań.

W odniesieniu do krajów zamorskich ustawa ogranicza się do wyrażenia konieczności zadowalającego uregulowania rozrachunków płatniczych, wynikających z clearingu, stosując postulaty zawarte w nowej ustawie.

Wkońcu ustawa upoważnia Ministra Spraw Ekonomicznych do stopniowego wprowadzenia w życie postanowień ustawy według swego uznania. P. I. E.

REGLAMENTACJA DEWIZOWA W ITALJI.

W związku z ujemnie kształtującym się bilansem handlu zagranicznego oraz poważnym odpływom dewiz powzięte zostały przez włoską radę ministrów uchwały, które postawiły Włochy w rzędzie państw, reglamentujących obrót dewizowy całkowicie. Pierwsza z tych uchwał, zawarta w dekrecie król. z dn. 8 grudnia Nr. 1942 (oraz 2 następne wykonawcze Nr. 1943 i 1944), nakłada na banki, firmy, spółki oraz wszelkiego rodzaju osoby prawne narodowości włoskiej i posiadające swą siedzibę we Włoszech (lub posiadłościach), obowiązek zgłoszenia Instytutowi Narodowemu Wymiany z Zagranicą, tj. Bankowi Włoskiemu, — oraz na żądanie, odsprzedania i przelewu wszelkich swych wierzytelności wobec zagranicy wzamian za wypłatę gotówki po kursie dnia, ewentualnie nie w gotówce, na warunkach umownych. Zgłoszenie powyższe winno nastąpić w ciągu

10 dni od daty publikacji rozporządzenia. W tym samym terminie winno nastąpić zgłoszenie Bankowi Włoskiemu wszelkich swych zobowiązań zagranicznych, zaś w okresie do dn. 31 grudnia b. r. zgłoszenie wszelkich posiadanych obligacyj zagranicznych, lub włoskich emitowanych zagranicą, choćby one były zdeponowane zagranicą. Rozporządzenie zawiera ponadto postanowienia ulgowe w odniesieniu do spółek ubezpieczeniowych i kompanij transportowych morskich, rezerwując jednak i w tym wypadku kontrolę Banku Włoskiego — oraz przepisy karne w stosunku do osób wyłamujących się z pod nakazów rozporządzenia. Postanowienia karne reguluje ponadto dekret król. Nr. 1943 (z dn. 3. XII. 1934). Osobne rozporządzenie poleca, by zgłaszając swe wierzytelności, osoby do tego zobowiązane, wyszczególniły w podwójnych dokumentach zarówno kraje zagraniczne jak i walutę, w osobnych dokumentach (też podwójnych) rodzaj wierzytelności (wierzyt. a vista lub terminowe). Instytut Narodowy Wymiany z Zagranicą (Bank Włoski) zakupuje w ciągu 10 dni od daty zgłoszenia wszystkie wierzytelności płynne po kursie giełdy medjolańskiej, zaś wierzytelności handlowe terminowe na warunkach rynkowych każdej waluty.

Dekret Min. Finansów (z dn. 8. XII. 1934) postanawia, iż wywóz towarów zagranicę jest uzależniony od cesji Bankowi Włoskiemu (Instytutowi Narodowemu Wymiany z Zagranicą) dewiz, wierzytelności oraz wszelkich środków mogących służyć do płatności poza granicami Włoch — odpowiadających wartości wywożonych towarów, przyczem załącza się kopję odnośnej faktury. Towar może być wypuszczony poza granicę Włoch jedynie za przedstawieniem zaświadczenia Banku Włoskiego, co ma miejsce, z pewnemi różnicami, również w wypadku obrotu uszlachetniającego. Podobna cesja wierzytelności, dewiz, etc. ma również miejsce w razie sprzedaży komisowej. Dla kontroli ścisłości podanych przez eksporterów cen tworzy się przy każdej filji Banku Włoskiego specjalne komitety rewizyjne, a centralny komitet przy Ministerstwie Finansów.

Tenże dekret zastrzega Bankowi Wł-skiemu wyłączne prawo obrotów w dziedzinie środków płatniczych, służących dla płatności poza granicami Włoch. Przez obroty te rozumie się nabywanie oraz wykorzystywanie dewiz, weksli na zagranicę, biletów państwowych i bankowych zagranicznych etc. oraz innych tego rodzaju środków płatniczych, a dalej realizację obligacyj zagranicznych. Czynności te wykonuje Bank Włoski jako kasjer Instytutu Narodowego Wymiany z zagranicą — a na wniosek Banku Włoskiego także inne banki, pod jego kontrolą i za upoważnieniem ministra Finansów.

Jak donosi prasa, na tem samem posiedzeniu Rady postanowiono wydać osobne zarządzenie, ustanawiające specjalne teksty „kompensacyjne“ na towary pochodzące z tych krajów, które poszczególnych koncesyj, przyznanych państwom trzecim, nie rozciągają na towary włoskie.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA TOWARY POLSKIE PRZEZ NIEMCY.

Przywóz towarów z Polski i uzyskanie za nie zapłaty, możliwe jest teoretycznie w trojaki sposób:

1) w ramach porozumienia polsko - niemieckiego z dnia 11. X. 34.

2) na podstawie poświadczeń dewizowych, wydawanych przez odpowiednie „Ueberwachungsstellen“ względnie „Reichsstellen“ przed dokonaniem dostawy,

3) w ramach prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych, do których potrzebne jest jednak uzyskanie zgody „Devisenstelle“ opartej na odpowiedniej opinji „Ueberwachungsstelle“.

Przeprowadzaniem tranzakcyj w ramach postanowień porozumienia polsko-niemieckiego zajmuje się, jak wiadomo Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

Jeżeli chodzi o przywóz do Niemiec na podstawie poświadczeń dewizowych „Ueberwachungsstellen“, to zgodnie z rozporządzeniami, urzędy te udzielają zasadniczo swej zgody jedynie w tych wypadkach, kiedy przywóz zostanie uznany, jako bezwzględnie konieczny. Nawet jednak i w tych wypadkach uwzględnia się w pierwszym rzędzie przywóz z krajów, z któremi istnieje umowa rozrachunkowa, lub też w którym wskutek istniejących również ograniczeń dewizowych są lub mogą być zamrożone należności firm niemieckich.

Firmom niemieckim, które zamierzają sprowadzać towar z Polski, nie objęty porozumieniem z dn. 11. X. 34 roku, a które poświadczenia dewizowego otrzymać nie mogą pozostaje droga prywatnych tranzakcyj — kompensacyjnych.

Uzyskanie pozwolenia na przywóz towaru z Polski w drodze prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych, które już same z natury rzeczy są dosyć skomplikowane i wymagają wielu zabiegów ze strony firm zainteresowanych, natrafia jednak na poważne trudności.

Według informacyj firm niemieckich opartych na wyjaśnieniach władz dewizowych na przychylne załatwienie liczyć mogą przedewszystkiem tylko wnioski przy takich towarach niemieckiego eksportu, których przywóz do Polski jest reglamentowany, gdyż władze dewizowe wychodzą z założenia, że za towary, które już szły stale i idą do Polski bez żadnych trudności, lepiej

otrzymywać jest dewizy, które w razie — wciągnięcia towaru tego do kompensaty, do Niemiec nie wpłyną. Podkreślić wypada, że ze strony firm niemieckich, wniosków o udzielenie pozwoleń na prywatne tranzakcje kompensacyjne, postawiono stosunkowo niewiele.

OBROTY HANDLOWE POLSKO-WŁOSKIE.

Opublikowane świeżo dane liczbowe, dotyczące obrotów handlowych polsko-włoskich za okres styczeń — wrzesień 1934, — świadczą o tem, iż mimo trudności wynikających z ciężkiego przesilenia gospodarczego, nietylko utrzymaliśmy nasz stan posiadania na rynku włoskim (w porównaniu z tym samym okresem czasu z 1933), ale nawet zdołaliśmy eksport kilku artykułów dość wydatnie powiększyć.

Do artykułów, których eksport zwiększyliśmy należą przedewszystkiem jaja. Fakt ten jest godny podkreślenia ponieważ zwiększenie eksportu staje się zjawiskiem stałem pomimo podniesienia ceł w końcu 1932 roku, oraz wprowadzenia utrudnień w postaci znakowania, kontroli tego znakowania itp. Fakt ten jest godny podkreślenia także z tego względu, iż Polska jest obok Turcji jedynym krajem, którego eksport wzrósł. Kraje konkurencyjne, a więc Egipt, Jugosławja i Bułgarja, eksport znacznie zmniejszyły. W omawianym okresie czasu Polska jest największym dostawcą jaj do Włoch.

Eksport jaj do Włoch przedstawia się następująco: 9 mies. 1933 r. 15.695 q, 4.440.068 lirów, 9 mies. 1934 r. 22.324 q, 5.052.397 lirów.

Drugim artykułem, którego eksport zwiększył się, jest drób żywy. W okresie styczeń — wrzesień 1933, eksportowaliśmy drobiu żywego 942 q. za 357.840 lirów, zaś w okresie ostatnim 2.445 q. wart. 853.350 lirów. Zwyżkę wykazuje także eksport żelaza, dykt, produktów chemicznych organicznych i mączki kartoflanej.

Artykułem, który wykazuje bardzo znaczne zwiększenie, jest również węgiel. W ciągu 9 mies. 1933 r. import wyniósł 479.410 ton, wart. 28.235.604 lirów, zaś w ciągu 9 mies. 1934 r. 793.645 ton wart. 43.092.869 lirów.

Jesteśmy trzecim dostawcą węgla dla Włoch (po Wielkiej Brytanii i Niemczech) i znacznie wyprzedziliśmy eksport sowiecki.

Zmniejszenie wykazuje eksport koni, bydła trzody chlewnej, jarzyn suszonych, nasion nieoleistych i benzyny.

Mimo znacznego spadku cen w omawianym okresie czasu, wartość eksportu naszego wzrosła. W ciągu 9 mies. b. r. wartość eksportowanych towarów wyniosła lir. 56.987.917 wobec sumy lir. 41.545.802 stanowiącej wartość eksportu z roku 1933.

Jeśli chodzi o eksport włoski do Polski, to dzięki dostawom tytoniu wynikającym z umowy, oraz większym zakupom samochodów i części. Włosi utrzymali swój stan posiadania. Wartość eksportu w ciągu 9 mies. 1934 r. wynosząca lir. 61.448.909 jest prawie równą wartości z tego okresu r. 1933 (lir. 61.049.578).

Włosi zwiększyli także w omawianym okresie czasu eksport niektórych owoców południowych. Dotyczy to przedewszystkiem cytryn (84.917 q. w 1933, na 91.957 q. w 1934), eksport pomarańcz bowiem wykazuje dalszy spadek (1.932 q. w 1933 — 117 q. w 1934). Także powiększył się eksport winogron, brzoskwiń i migdałów. Eksport tych ostatnich powiększył się pięciokrotnie (z 406 q. do 2.004 q. wart. 1.133.072 lir.). Zmniejszył się natomiast wywóz wermutu, konopi, opon i dętek samochodowych i t. p.

Z danych włoskich wynika, iż w omawianym okresie czasu bilans polsko-włoski był dla Włoch aktywny. Nadwyżka eksportu do Polski wynosi blisko 4 i pół miljona lir. —

Należy zaznaczyć, że odmienny obraz dają zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Z zestawień tych (za wrzesień włącznie) wynikałoby, iż w omawianym okresie czasu wartość naszego wywozu do Włoch wynosiła zł. 24.699.000, zaś wartość importu zł. 24.336.000. Saldo więc dodatnie dla nas sięgałoby sumy zł. 363.000.

WYMIANA HANDLOWA POMIEDZY POLSKĄ A INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Udział Polski w handlu zagranicznym Indyj wyraził się w okresie od 1. IV. 32 do 31. III. 33 sumą Rs. 2.254.000 po stronie importu i Rs. 2.329.596 po stronie eksportu. Jeśli wyeliminować cukier, jako artykuł wwozu, niemający w przyszłości żadnych widoków na zbyt w Indjach, a zarazem i rury, jako zależne od powodzenia ofert na przetargach w Londynie oraz wysyłki przez kartel rur gazowych, to daje się stwierdzić zdecydowany wzrost. Wyraża się on w następujących cyfrach:

(w tys. rupij.)	1931/2	1932/3
Meble	28.3	22.4
Ramy	221.0	5.9
Wyroby emaljowane	—	0.5
Aparaty elektryczne	15.9	—
Maszyny przędzalnicze	1.3	38.9
Rury	335.7	822.2
Cynk	59.5	24.1
Cukier	1533.0	—
Towary bawełniane	1.0	41.8
Przędza czesankowa	396.0	590.0
Przędza nitkowana	117.4	57.0
Tkaniny wełniane	26.0	203.5
Przędza jedwabiu sztucznego	1.8	26.2
Drzewo (Dykty, forniery, drewno)	255.4	385.6
Inne różne	17.3	34.5
Razem	2832.7	2254.0

Cukier i rury	1890.8	822.00
Bez tych artykułów	941.9	1432.0

Różnica na korzyść eksportu z Polski wynosi w roku 1932/33 przeszło miljon zł. Odnotować wypada następujące ujemne zmiany: spadek dowozu mebli o 6 tys. rupij, ram o 15,5 tys., cynku o 35 tys., przędzy nitkowanej o 60 tys. Szczególnie silnie zaakcentował się spadek w okresie ostatniego pięciolecia dowozu ram: z 102 tys. w 1928/29 do 6 tys. w 1932/33 oraz cynku z 103 tys. w roku 1929/30 do 24 tys. w 1932/33.

Fakt, iż utrzymujemy się na rynku indyjskim w dziale eksportu powyższych artykułów mimo tendencyj spadku, wskazywałby na to, iż spadek spowodowany jest nietyle niezdolnością konkurencyjną, ile raczej brakiem rzeczowego postawienia sprawy eksportu danego artykułu, co potwierdzają obserwacje, poczynione przez Konsulat w obecnym roku w dziale innych artykułów.

Wywóz z Indyj do Polski według statystyki indyjskiej za ostatnie dwa lata wykazuje następujące zmiany:

(w tys. rupij)	1931/2	1932/3
Ryż niełuszczony	4921.	1960.
Skóry	3.	—
Lac schell	53.	60.
Herbata	62.	—
Juta	—	223.
Bawełna	—	77.
Inne	9.	33.
Razem	50.49.	2329.

Pojawienie się w statystykach indyjskich w latach 1932/33 pozycji juty oraz bawełny (dotychczas pozycje te nie figurowały w latach poprzednich obejmujących wywóz do Polski) z wyraźnem wskazaniem miejsca przeznaczenia, wskazywałoby, iż importerzy polscy zerwali częściowo z zakupami tych artykułów w Hamburgu i Londynie i przeszli na bezpośrednie tranzakcje z Indiami. Moment ten zasługuje z wielu względów na uwagę, a najważniejsze, iż świadczy o budzącej się świadomości wśród naszych sfer handlowych szukania bezpośrednich stosunków jako najtańszych.

Polski udział w rzędzie państw importujących jeszcze ciągle wydaje się być znikomym. W działach zwłaszcza, w których konkurencyjność nasza nie może ulegać wątpliwości, zdziałaliśmy w świetle danych okresu sprawozdawczego bardzo niewiele. I tak dowóz wytworów polskiego przemysłu drzewnego pod polskim znakiem wyniósł zaledwie 6% ogólnego zapotrzebowania. W tem mieszczą się pozycje: meble gięte, siedzenia do krzeseł, ramy, dykty, deski i kloce. Znawcy indyjskiego rynku drzewnego stwierdzają zgodnie, iż polski towar jest w Indjach Brytyjskich bezkonkurencyjny. W dziale tekstyljów wełnianych pozycje przędzy czesankowej, przędzy nitkowanej, wyrobów wełnianych Białegostoku i Łodzi, jeszcze ciągle nie wyrażają się cyframi, któreby, w razie wprowadzenia systemu kwotowego, zapewniły Polsce zagwarantowaną kwotę dowozu. — W dziale towarów metalowych i maszyn, prócz małej ilości maszyn włókienniczych, nie dokonaliśmy żadnych tranzakcyj. — W dziale śrub, nitów, rur, łączników, szyn etc. towaru polskiego pochodzenia jest stosunkowo niewiele, a zwłaszcza, gdy się weźmie pod uwagę z jednej strony potężny przemysł górnośląski, z drugiej zaawansowanie, jakie w tej dziedzinie dokonały na terenie Indyj Niemcy i Belgja. Zaznaczyć jednak wypada, iż obecnie w związku z wprowadzeniem w życie 1. XI. ub. r. nowej ustawy o ochronie indyjskiego przemysłu żelaznego i stalowego, zamykającej prawie zupełnie dostęp do Indyj zagranicznych wyrobów żelaznych i stalowych, dziedzina eksportu żelazno-stalowego winna być wyeliminowana z pod ogólnych rozważań naszych możliwości eksportowych na teren Indyj Brytyjskich. I z tych względów tem silniejsza uwaga winna być skoncentrowana na innych dziedzinach wytwórczych.

PRZYMUS ZNAKOWANIA TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO FINLANDJI.

W dniu 16 z. m. Rada Ministrów wydała rozporządzenie wprowadzające z dniem 1-go marca 1935 r. przymusowe zaopatrzenie pewnych towarów importowych w znak pochodzenia towaru.

Od 1. III. 1935 r. stosowane będzie rozporządzenie w dziedzinie następujących zagranicznych towarów:

a) jabłka świeże, importowane w okresie 1. VIII.—31. XII.

Sposób znakowania: skrzynia, beczka lub inne opakowanie zaopatrzone być muszą w znak pochodzenia na górze lub po bokach drukowanych palonemi lub malowanemi conajmniej 2 cm. wysokiemi literami np. „Puola, Polska, Polen, Pologne lub Poland." Dopuszczone jest również znakowanie na tabliczce adresowej.

b) drzewka owocowe.

Sposób znakowania: na wysokości 20 cm. od korzenia maluje się czerwoną olejną farbą conajmniej na 8 cm. wysoką i 1 cm. szeroką linję. Przywiązuje się do każdego drzewka pozatem tabliczkę z tkaniny, na której jest drukowany znak pochodzenia z literami o minimum 5 mm wysokości.

c) tkaniny bawełniane, niebielone, niefarbowane oraz bielone, farbowane lub drukowane o powierzchni jednolitej, wadze na

mtr. kub. mniejszej niż 250 gr., jednak nie mniejszej niż 100 gram., tkaniny wełniane dla ubrań i palt; wyjątek stanowi tkanina kalkowa, oraz tkaniny do parasolów, które fabryki importują bezpośrednio dla swych potrzeb (poz. 273, 274, 275, 276, 240 i 241 Fin. Tar. Celnej).

Sposób znakowania: Znak musi być tkany, drukowany lub stemplowany dobrze występującą farbą, literami o wysokości minimum 5 mm.:

1) w odstępach trzymetrowych wzdłuż całego brzegu tkaniny,

2) na tabliczce wewnątrz lub zewnątrz krańca tkaniny (zwiniętej),

3) w odstępach trzymetrowych miary, przyłączonej do bala i oprócz tego na tabliczce wewnątrz krańca bala, lub wreszcie

4) na tabliczce po obydwu stronach bala.

d) Bielizna trykotażowa, pończochy, rękawiczki bawełniane, wełniane lub jedwabne (poz. 293, 296, 299 i 301).

Sposób znakowania: znak pochodzenia musi być stemplowany wzgl. drukowany na każdym objekcie oddzielnie lub na jednej sztuce z pary, lub na tabliczce z materji o kolorze występującym, literami o minimum 5 mm. wysokości.

e) Pantofle kauczukowe, letnie lub sportowe, obuwie, obcasy i podeszwy kauczukowe.

Sposób znakowania: Literami minimum wysokości o 3 mm, wypukłemi lub wewnątrz wyciśniętemi względnie stemplowanemi farbą występującą lub drukowanemi na podeszwach, obcasach lub drukowanych wzgl. stemplowanych farbą występującą na wewnętrznych bokach pantofli, — lub obuwia.

f) Żarówki, prócz żarówek do lamp kieszonkowych (poz. 675).

Sposób znakowania: akwafortą, literami o minimum 3 mm na zewnętrznej części szklanej żarówki oraz 5 mm literami na opakowaniu hurtowem i detalicznem. P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LISTOPADA DO 17 GRUDNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Mająca wejść w życie z dniem 1 listopada 1934 r. zwyżka cła na szkło okienne, przesuniętą została do 1 marca 1935 r.

AUSTRJA. Projektowane jest wprowadzenie nowej listy towarów, podlegających reglamentacji importu. W pierwszym rzędzie reglamentacją mają być objęte jedwab sztuczny, tkaniny z lnu i konopi, szczoteczki do zębów i niektóre chemikalja.

BELGJA. Na mocy dekretu królewskiego z dn. 1 grudnia 1934 r. wprowadzone zostały zmiany w taryfie celnej belgijskiej odnośnie olejów mineralnych, parafiny i wazeliny i spirytusu metylowego, mianowicie: poz. 195 oleje mineralne będzie podzielona, co jednakże nie wpłynie na zmianę cła; dla poz. 196 — parafina i wazelina i 338 spirytus metylowy oczyszczony, ustanowione zostało nowe cło w wysokości 20 fr. — 100 kg, podczas gdy cło poz. 438 w nowej formie będzie podwyższone z 27,60 fr. na 35 fr. — 100 kg. Z dniem 2 grudnia 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu wełny czesankowej, wełny do wyrobów dzianych, koców i muślinu wełnianego.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Przywóz wyrobów włókienniczych do kolonij brytyjskich podlega ograniczeniom w formie kontyngentów. Dla Japonji i innych większych dostawców wzięto przy ustalaniu kontyngentów za podstawę przywóz przeciętny z ostatnich 5 lat, natomiast kontyngent dla dostawców małych stanowi normalnie 2½% ogólnego importu. Według zestawienia, sporządzonego przez Ministerstwo Kolonij, w okresie od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. kontyngenty obowiązywały w następujących koloniach: Barbados, Bermudy, Gujana bryt., Cejlon, Cypr, Gambja, Złote Wybrzeże, Jamajka, Wyspy pod wiatrem (Leeward Islands) Antiqua, Św. Krzysztofa i Navis, Dominika, Monserrat, W. Wirgińskie: Malajskie pos., Malta, Mauritius, Nigerja, Seszele, Sierra Leoni, Somali, Trinidad, Wyspy mandatowe na zach. Pacyfiku: W. Gilberta i Ellice, W. Salomona; Wyspy w wietrze (Windward Islands): Grenada, St. Lucia, St. Vincent.

Polska posiadała specjalne przydziały w następujących kolonjach: Cypr (4.200 yardów), Jamajka (20 yardów), St. Vincent (9.449 yardów).

BUŁGARJA. Zabroniony został bezcłowy import kaoliny, sprowadzanej dla celów przemysłu krajowego.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 grudnia 1934 obowiązuje nowe cło na masło w wysokości 630 Kc. — 100 kg (dot. 420 Kc.) Cło na sadło gęsie i wieprzowe w okresie od 10 do 31 grudnia 1934 pozostaje bez zmiany (150 Kc. — 100 kg), jak również na smalec wieprzowy i gęsi (200 Kc.) Od 1 stycznia 1935 r. aż do odwołania cło na sadło wynosić będzie 180 Kc., na smalec — 300 Kc. — 100 kg.

FINLANDJA. Moc obowiązująca ustawy o ochronie handlu zagranicznego z dn. 30. 12. 33 wygasła z dn. 31. 12. 34 r. Rząd przedłożył parlamentowi projekt przedłużenia jej na rok 1935.

Premja wywozowa na masło obniżona została z 5 na 4,50 Fmk.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 15 listopada 1934 r. podwyższone zostały stawki celne, względnie wprowadzone nowe pozycje dodatkowe w taryfie celnej francuskiej. Obejmują one następujące artykuły: poz. 212 — trociny żelazne i stalowe (tar. min.) 150 fr. — 100 kg; 315 quater. struny z jelit, również sztuczne: a) w małych paczkach — 15% ceny sprzedażnej w detalu; b) w dużych paczkach przeznaczonych dla sprzedaży hurtowej — 25% ad valorem; 346 ter. Imitację ceramiki i porcelany — 210 fr. — 100 kg; 431 ter. — tkaniny lniane, konopne, ramie i jutowe impregnowane, przeznaczone dla produkcji obuwia — 800 fr. — 100 kg; poz. 495 C. pióra złote łącznie z obsadkami — 4000 fr. — 1 kg; 525 ter. A. — maszyny kalkulacyjne t. zw. statystyczne, ich części 25% ad val.. — poz. 614 ter. B. części do maszyn ciężarowych; 643 bis — szczotki bez oprawy — 300 fr. 100 kg; z oprawą 150 — 100 kg; poz. 646 ter. struny z jelit lub sztuczne, z jedwabiu dla wyrobu rakiet tenisowych, wędek itp. — 7 fr. — 1 kg.

Zostało istatnio zawarte porozumienie polsko-francuskie, w myśl którego niektóre towary polskie można będzie wwozić do Francji tylko przez oznaczone ściśle francuskie komory celne wejściowe. Są to: dla papieru (par. 461 G. franc. tar. celn.) — Rouen; dla mebli giętych (poz. 591 i 591 bis franc. tar. celn.) — Jeumont; dla naczyń emaljowanych (ex poz. 568 franc. tar. celn.) — Kehl (przesyłki dla Francji) i Algier (przesyłki dla Algieru). Do przesyłek wymienio-

nych powyżej towarów winny być dołączone świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. Powołane do życia wywozowe Biuro Kryzysowe ma powstać z podziału obecnego Kryzysowego Biura Wwozowego i Wywozowego (Crisis In en Uitvoerbureau) w Hadze, stworzonego w pierwszym rzędzie, celem przydzielania kontyngentów i nadzoru nad ich wykorzystaniem. Zadaniem nowego Biura Wywozowego będzie kontrola nad eksportem jedynie do tych krajów, w których istnieją ograniczenia dewizowe.

Udzielając Drugiej Izbie wyjaśnienia co do utworzenia nowego Biura, Minister Spraw Ekonomicznych wyjaśnił, że nie dąży bynajmniej do scentralizowania kontroli nad eksportem, a jedynie do uniknięcia powstawania zagranicą dalszych zamrożonych należności na imię holenderskich eksporterów.

Według miarodajnych wyjaśnień projekt skontyngentowania importu wszelkich wyrobów z drzewa jest rozpatrywany od dwóch lat przez specjalną komisję, która jednak nie doszła jeszcze do żadnych konkretnych wniosków, w związku z czem w najbliższej przyszłości nie należy oczekiwać skontyngentowania jakichkolwiek wyrobów z drewna.

Udzielając Drugiej Izbie wyjaśnień co do holenderskiej polityki handlowej, Minister Spraw Ekonomicznych oświadczył, że w ramach przyszłej polityki handlowej zachodzi możliwość podwyższenia stawek celnych. Zastosowanie tej metody może pociągnąć za sobą rozszerzenie istniejących ustaw kontyngentowych, a jednocześnie zapobiec wprowadzeniu nowych wzgl. wywołać skasowanie istniejących ustaw.

Władzom ustawodawczym przedłożony został projekt ustawy w sprawie uregulowania wwozu żarówek. Jednocześnie został przedłużony termin dotychczasowego zarządzenia kontyngentowego na żarówki, który upłynął z dniem 1 listopada rb., na dalsze 6 miesięcy.

INDJE HOLENDERSKIE. Ogłoszoną została nowa lista chemikalij, których import zwolniony został z opłaty celnej. Lista ta jest do przejrzenia w P. I. E.

JUGOSŁAWJA. Rada Ministrów zatwierdziła projekt zmiany taryfy celnej jugosłowiańskiej. Między innemi cło konwencyjne na ryż łuskany obniżone ma być z 3 na 2 dinary — 100 kg, cło na oleje, tłuszcze rybne w taryfie autonomicznej obniżone ma być z 14 na 3 dinary, w taryfie minimalnej natomiast ma być wogóle zniesione. Cło na ropę naftową obniżone ma być z 4 na 3 dinary. Pozatem zmianom ulegną cła na bawełnę, filc, odpadki żelazne, konstrukcje żelazne itp.

RUMUNJA. W rumuńskim Dzienniku Ustaw ogłoszona została lista towarów, których import został skontyngentowany: lista ta obejmuje przeszło 200 pozycyj taryfy celnej. Jednocześnie z powyższem ogłoszono listę towarów już skontyngentowanych, od których opłaty licencyjne znacznie podwyższono.

TUNIS. Dekretem z dnia 27 listopada 1934 r. wprowadzone zostały ograniczenia przywozu artykułów strączkowych, polegające na uzależnieniu importu od uzyskania specjalnego pozwolenia od Gen. Dyrekcji Finansów, podobnie jak we Francji i w Algierze. Jednocześnie zostały rozciągnięte taksy importowe francuskie w wys.: fasola w ziarnach, w stanie naturalnym — 35 fr. od 100 kg. brutto; inna w ziarnach 45 fr.; łuskana, czyszczona — 60 fr.; soczewica — w ziarnach — 40 fr. od 100 kg; łuskana czyszczona — 60 fr., groch w ziarnach — 35 fr., łuskany, czyszczony — 55 fr. od 100 kg.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Zarządzeniem Nr. 205 ogłoszonem w „Government Gazette" z dnia 29. 10. 34 r. wprowadzone zostało cło antidumpingowe na glukozę importowaną do Unji z Belgji, Holandji, Niemiec oraz Stanów Zjednoczonych A. P.

URUGWAJ. Cło na ziemniaki importowane do Urugwaju było zawieszone. Dekretem rządu urugwajskiego z dnia 4 listopada ub. r. ulga ta została cofnięta i obecnie obowiązuje dawna opłata celna.

Powodem przywrócenia cła jest zjawienie się ziemniaków nowego zbioru krajowej produkcji na rynku.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 17. 11. Nr. 270 ogłasza dekret ministerjalny z dnia 10. 11. mocą którego przędza wełniana Mohair z poz. 216 tar. celnej oraz przędza wełniana inna z poz. 217, dotychczas zakazana do przywozu z Francji i z Algieru, zostaje wciągnięta na ogólną listę zakazów przywozu. Podania o pozwolenie przywozu należy wnosić do Ministerstwa Korporacyj za pośrednictwem Rad prowincjonalnych gospodarstwa korporacyjnego.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 10. 12. 1934 ogłasza dekret min. Finansów z daty 3. 12. 1934, mocą którego lista zakazów przywozu zostaje rozciągnięta na następujące artykuły:

Poz.	11 tar. cel.	świnie,
„	19 a, b	mięso wieprzowe nieprzyprawione, świeże lub mrożone,
„	89	daktyle,
„	246	kokony,
„	248 a, b	odpadki jedwabiu,
„	465 bis	łożyska kulkowe na rolkach bocznych i osiowych, obrobione i zmontowane oraz pierścienie do łożysk kulkowych i rolkowych, hartowane i obrobione,
„	465 ter	kulki oddzielne, całkowicie obrobione, do łożysk,
„	468 b	pilniki i tarniki.

Na wieprze otrzymała Polska na grudzień (t. j. do końca roku 1934) kontyngent w wysokości 131 szt. W odniesieniu do innych artykułów reglamentowanych, które nie są skontyngentowane, obowiązują normalne przepisy przywozu, które rozpatruje Ministerstwo Korporacyj.

W związku z tendencjami reglamentowania przywozu i w celach ochrony krajowego przemysłu, wprowadził rząd włoski zakaz importu miedzi, drutu miedzianego i witrolejıu.

Dekretem z dnia 16 listopada 1934 r. zabroniony został import przędzy wełnianej (poz. 216 i 217 tar. celnej włoskiej).

Listę zakazów przywozu rozszerzono z dnia 20 i 24. 11. 34 na następujące artykuły:

poz.	330 a, b, c	— sztaby i klamry z miedzi oraz jej przymieszek;
„	331 a, b, c	— blachy oraz płaty z miedzi i jej stopy;
„	332	— tafle z miedzi i jej stopy do kotłów, miedź lana, surowa oraz półobrobiona:
„	333	— drut z miedzi i jej stopy;
„	335	— rury z miedzi i jej stopy;
„	692	— siarczan miedzi;
„	370a	— aluminjum oraz jego stopy w płytach i łomach (dekret min. Finansów z dnia 24. 11. 1934).

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 23 listopada 1934 zwolniony został od opłaty celnej import krzemu (silicium) i stopów, zawierających najmniej 95 proc. krzemu. Ogłoszoną ma być niebawem lista 122 farb syntetycznych, które zostały zwolnione od opłaty celnej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma egipska interesuje się importem blatów do krzeseł, sedesów klozetowych, wyrobów drzewnych do użytku kuchennego. P 26806/46/MM.

Firma wiedeńska interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków z krajowymi eksporterami drzewa topolowego, osikowego, wierzby. P/30498/40.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski budulca sosnowego oraz olszyny. P/29353/40/MM.

Na rynku holenderskim istnieje zapotrzebowanie na beczki używane, według prawdopodobieństwa chodzi o beczki po artykułach używanych do produkcji mydła, margaryny itp. P/30240/40/MM.

Firma belgijska interesuje się nawiązaniem stałych stosunków handlowych z krajowymi eksporterami dykty. P/29357/40/MM.

Poważna firma austrjacka interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków z krajowymi eksporterami drzewa topolowego, bukowego i t. d. — P/30498/40/MM.

Firma norweska interesuje się zakupem gumowych obcasów, rur, łączników, mieszanki benzynowo-spirytusowej, bieli cynkowej. P/29779/4D/Sz.

Palestyńska fabryka interesuje się importem przędzy wełnianej z Polski. P/30062/46/M.

Polskie firmy eksportowe mogłyby złożyć oferty angielskim, belgijskim i holenderskim firmom schip-chandlerskim, zajmującym się zaopatrywaniem okrętów. Przy dostawach wchodzić mogą w rachubę: groch, kasze, konserwy, wędliny, słonina, suchary, ziemniaki, napoje alkoholowe. E/31285/21/Ch.

Firma palestyńska pragnie importować z Polski masło, bity drób, ogórki w puszkach i kapustę kwaszoną. R/320721/21/Gi.

Firma czechosłowacka interesuje się szczeciną, włosiem końskiem z grzyw i ogonów oraz włosiem bydlęcem z ogonów. R/31384/27/Gi.

Firma włoska pragnie zakupić większą partję tłuszczu z wełny. R/25483/66/Gi.

Firma amerykańska (St. Zjedn.) pragnie nawiązać stałe stosunki handlowe z eksporterami szprotów w oliwie. R/29085/4H/Gi.

Firma tuniska pragnie importować artykuły włókiennicze oraz fajansowe. P/31309/21/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

NIEKONSEKWENCJE POLITYKI TARYFOWEJ M. P. i T.

Obserwacje dotychczasowej polityki taryfowej M. P. i T. z dziedziny opłat za instalacje telefoniczne zmuszały poprostu do — stwierdzenia, że Ministerstwo dąży do tego, by wszelkiemi sposobami odstraszyć ludność od korzystania z telefonów sieci państwowej. Dla nas — sfer gospodarczych — polityka ta była wręcz niezrozumiałą, gdyż sprzeciwiała się ona zdrowym zasadom kupieckim, zmuszającym każde przedsiębiorstwo — nawet państwowe o charakterze monopolowym — do jaknajwiększego przyciągania klijentów i rozszerzania swej działalności i obrotów. Ministerstwo widocznie stało na tym stanowisku, że należy mieć małą ilość abonentów, lecz dobrze płacących, niż obniżkując opłaty rekompentować to większą ilością abonentów. Polityka z punktu widzenia kupieckiego — zupełnie błędna.

Nie mówiąc już o tem, że zainstalowanie nowego aparatu kosztowało cały fundusz, bo setki złotych, ale nawet najdrobniejsze roboty instalacyjne przy istniejących już połączeniach obliczane były (i są jeszcze obecnie) po cenach nie stojących w żadnym stosunku do świadczeń ze strony M. P. i T. w materjałach i robociźnie. Naprz. do niedawna — o ile ktoś chciał ponownie zainstalować aparat do istniejącej linji oraz przy zmianie firmy) musiał płacić jak za zupełnie nową linję, aczkolwiek świadczenia ze strony M. P. i T. wyrażały się sumą kilku zaledwie złotych. To samo miało miejsce o ile aparat był chwilowo zdjęty. Na te ogromne wydatki pozwolić sobie mogły tylko nieliczne jednostki i w rezultacie ilość abonentów z roku na rok malała (podobnie z resztą jak z motoryzacją kraju).

Na postępującą detelefonizację kraju nareszcie zwróciły uwagę czynniki miarodajne (w ostatnim zdaje się tylko rzędzie samo M. P. i T.) i zmusiły M. P. i T. do poddania rewizji dotychczasowej polityki w zakresie opłat telefonicznych. Ten renesans pojęć co do konieczności umożliwienia szerokim masom ludności korzystania z telefonów znalazł wyraz w obniżeniu opłat za zainstalowanie nowych połączeń telefonicznych do zł. 10,— od aparatu w sieci M. P. i T. w bezpłatnym instalowaniu połączeń w PAST-cie oraz przy automatyzacji telefonów w większych miastach. Rezultat stał się odrazu widocznym w szybkim powiększeniu się ilości abonentów sieci telefonicznej.

Zdawałoby się, że w konsekwencji tej zapoczątkowanej celowej akcji akwizycyjnej nastąpić musiała jednoczesna obniżka dodatkowych niewspółmiernie wysokich opłat instalacyjnych. Że tak jednak nie jest, o tem świadczy najnowszy Dziennik Taryf M. P. i T. z dn. 31. 12. 1934 r., pozostawiający prawie w niezmienionej wysokości dotychczasową taksę za wszelkie roboty dodatkowe, która jest nielogiczną i zdolną poważnie uniweczyć zapoczątkowaną akcję obniżkową w kierunku rozszerzania ilości abonentów telefonicznych.

Podajemy kilka przykładów:

poz. 2 p. c. Za zainstalowanie aparatu telefonicznego dodatkowego przyłączonego do centrali domowej ręcznej lub do aparatu głównego.

1) w tym samym pokoju co aparat główny zł. 15

2) w innym pokoju, lecz w tym samym lokalu zł. 25

3) w innym lokalu, lecz w tym samym budynku zł. 40

4) w innym budynku lecz na tej samej posesji zł. 40

poz. 1. — przy przełączeniu do centrali domowej automatycznej do 1.) zł. 60.— 2.) zł. 90.— p. 3 i 4) zł 90.—

poz. 4. Za przeniesienie aparatu na inne miejsce od zł. 10 do 20.

poz. 5. *Za czasowe zdjęcie i ponowne zainstalowanie na tem samem miejscu aparatu zł 20.*

Opłaty te wydają nam się niezwykle wygórowanemi biorąc pod uwagę, że opłaty miesięczne za każdy dodatkowy aparat wynoszą jeszcze od zł. 6.— do 15.—, czyli rocznie zł. 72,— do 180.— co pozwala zamortyzować nietylko koszty instalacji, lecz i same aparaty w ciągu 1—2 lat. Specjalnie uderza wysokość opłaty za zdjęcie czasowe aparatu (poz. 5), nie stojąca w żadnym stosunku do rzeczywistych świadczeń ze strony urzędu.

Niekonsekwencję dopatrujemy się w tem, że o ile opłata za nową instalację wynosi zł. 10,—, to dodatkowe drobne instalacje nie powinne przekraczać tą sumę o 100 do 400 proc.

Tak samo instalacja dodatkowego dzwonka lub wtyczki, gdzie koszt materjału wynosi po zł. 10.— do 14,—, opłaca się po zł. 10,—, a pozatem płaci się co miesiąc zł. 1.— od sztuki dzierżawy. I w danym wypadku dzwonek lub wtyczka nietylko amortyzuje się w ciągu 1 roku, lecz dają Ministerstwu około 50 proc. dodatkowego zysku, w następnych zaś latach są źródłem nieuzasadnionego zarobku.

Stoimy na tym, wydaje nam się, jedynie słusznym stanowisku, że zysk M. P. i T. z tytułu monopolu telefonicznego powinien opierać się na opłatach abonamentowych, nie zaś na opłatach pobocznych, które winne być pobierane jedynie w takiej wysokości, by Ministerstwo do dodatkowych instalacyj nie dopłacało i je w normalnym czasie (10 lat) zamortyzowało, cały materjał bowiem instalacyjny pozostaje własnością M. P. i T. i przy należytej konserwacji służyć może przez dziesiątki lat.

Oczekujemy od M. P. i T. zastosowania tylko tej zasady, która ma miejsce przy instalowaniu naprz. liczników przez gazownie, wodociągi i elektrownie, gdzie koszt dzierżawy liczników służy opłatą za sam licznik i za amortyzację. Tylko w ten sposób zapoczątkowana szczęśliwie akcja akwizycyjna w dziedzinie telefonów dać może pożądany efekt. Wzorujmy się naprz. na Szwecji, gdzie kolosalny rozwój sieci telefonicznej jest rezultatem kupieckiego traktowania sprawy telefonicznej. Zwracamy się do M. P. i T. z apelem, by zechciało obecne dodatkowe koszty instalacyjne poddać gruntownej rewizji i taksę przystosować do rzeczywistnych swoich kosztów i do ogólnego spadku cen.

Inż. A. Dziedziul.

SPRAWY PODATKOWE

OBOWIĄZEK KUPCA REJESTROWEGO DO SPORZĄDZANIA INWENTARZA I BILANSÓW.

Na podstawie przepisów wprowadzających Kodeks Handlowy, a w szczególności art. LIX. i w łączności z postanowieniami Kodeksu Handlowego o rachunkowości kupieckiej (Dział V) zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 1. VII. 1934 r. o rejestrze handlowym (Dz. Ust. No. 59/34, p. 511), które weszło w życie z dn. 7. lipca 1934 r.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy odnośnie postępowania w sprawach rejestrowych oraz czynności rejestrowych, a dalej przepisy o obowiązku kupca rejestrowego do przedstawienia inwentarzy i bilansów sądowi rejestrowemu.

Wobec tego każdy kupiec rejestrowy jest obowiązany w ciągu 3-ch miesięcy po upływie roku obrotowego przedstawić sądowi rejestrowemu inwentarz i bilans wraz z odpisem, sporządzone na koniec roku obrotowego. W tem osoby prawne winne przedstawić temuż sądowi wymienione dokumenty już w ciągu 2-ch tygodni po zatwierdzeniu rocznego bilansu przez organ, do tego powołany. Dokumenty przedstawione sądowi rejestrowemu (pierwszy i drugi egzemplarz) powinne być podpisane przez kupca jak również przez księgowego (buchaltera), jeżeli on je sporządził.

W tem miejscu wyjaśnić należy, że w myśl nowego Kodeksu Handlowego obowiązki powyższe stosują się do kupców jako rejestrowych, a mianowicie:

1) do spółek handlowych (spółki jawne, komandytowe z ograniczoną odpowiedzialnością i akcyjne),

2) do osób, które w chwili wejścia w życie Kodeksu Handlowego były zarejestrowane jako kupcy chociaż nie odpowiadają warunkom obecnego Kodeksu Handlowego i przedtem nie zażądały wykreślenia z rejestru,

3) do przedsiebiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw handlowych kategorji I. taryfy świadectw przemysłowych (załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym),

4) do przedsiebiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw handlowych ka-

tegorji II. taryfy, o ile obrót, ustalony ostatniem prawomocnem orzeczeniem władzy skarbowej przewyższa kwotę 100 tys. złotych w stosunku rocznym,

5) do przedsiębiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji I do V. wł.

6) do przedsiębiorstw ubocznych związanych z gospodarstwem rolnem, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji I do V. wł. jeżeli te przedsiębiorstwa uboczne przerabiają ponad 50% produktów, niepochodzących z gospodarstw rolnych, należących do właściciela przedsiębiorstwa,

7) do wszystkich przedsiębiorstw zarobkowych, zaliczonych do przedsiębiorstw przemysłowych kategorji VI do VIII. wł. jeżeli prowadzący je, posiadają zakłady sprzedaży artykułów własnej produkcji, prowadzone na podstawie świadectw kategorji I. lub II. przedsiębiorstw handlowych względnie kart rejestracyjnych,

8) wreszcie do gospodarstw rolnych, prowadzonych w większym rozmiarze, a wpisanych do rejestru na własne żądanie.

Nawiązując zatem do ustępu poprzedniego odnośnie obowiązku kupca rejestrowego do przedkładania inwentarza i bilansu sądowi rejestrowemu oraz zdając sobie sprawę, że częstokroć właściciele przedsiębiorstw poruczają sporządzanie bilansów i prowadzenie wogóle księgowości nie fachowym i nieodpowiedzialnym siłom, w rezultacie czego księgi z konieczności muszą być dyskwalifikowane — zalecałoby się z tego powodu poruczać prace na tak ważnym odcinku i mające decydujące znaczenie dla kupca rejestrowego, zaprzysiężonym buchalterom — rzeczoznawcom. MIKO.

W SPRAWIE UŻYWANIA DODATKÓW I OKREŚLEŃ DLA PRZEDSIĘBIORSTW KUPCÓW REJESTROWYCH I NIEREJESTROWYCH.

Sąd Rejestrowy w Gdyni doniósł Izbie, że właściciele przedsiębiorstw na terenie Gdyni używają w nazwach dla swych składów niedozwolonych Kodeksem Handlowym wyrazów, nadających im zakres większego działania, przez co brzmienie tego rodzaju mogłoby wprowadzać w błąd zainteresowanych co do tego, czy dany kupiec jest kupcem rejestrowym lub niezarejestrowanym.

Dalej Sąd Rejestrowy stwierdził, że wbrew obowiązującym przepisom nazwy firm, które były zarejestrowane w chwili wejścia w życie Kodeksu Handlowego nie odpowiadają wymogom ustawowym i mimo upływu 6-cio miesięcznego czasokresu, t. j. z dniem 1 stycznia 1935 roku, nie zostały uzgodnione dotychczas w swem brzmieniu z obowiązującemi w tym przedmiocie przepisami. Wobec powyższego Izba zwraca zainteresowanym uwagę, że Sąd Rejestrowy przeprowadzi w najbliższym czasie ścisłą kontrolę poszczególnych firm, a w wypadku stwierdzenia, że brzmienie nazwy przedsiębiorstwa nie odpowiada przepisom Kodeksu Handlowego, zastosuje rygory art. 17 tegoż Kodeksu, który przewiduje grzywny w wysokości 500 zł.

Przy tej sposobności Izba wyjaśnia, że kupiec nierejestrowy winien nazwać przedsiębiorstwo swojem nazwiskiem i przynajmniej pierwszą literą swego imienia bez użycia do tego jakichkolwiek dodatków. kupiec zaś rejestrowy, jednoosobowy, winien nazwać przedsiębiorstwo również swojem nazwiskiem i przynajmniej pierwszą literą imienia, przyczem może do nich użyć dodatków, mających na celu bliższe oznaczenie osoby kupca lub przedsiębiorstwa. Niedopuszczalne są dodatki, któreby mogły wprowadzić w błąd.

NOWE PRZEPISY O BIEGŁYCH I ŚWIADKACH W POSTĘPOWANIU PODATKOWEM.

Dnia 1 października 1934 r. weszła w życie ustawa z dnia 15. III. 1934 „Ordynacja Podatkowa" (Dz. Ust. Nr. 39/34, poz. 346), na podstawie której zostały ujednolicone i scalone przepisy proceduralne dla szeregu podatków, między innemi również dla państwowego podatku przemysłowego oraz dochodowego. Jedną z najważniejszych inowacji w nowej procedurze dla tych podatków jest powierzenie akcji wymiarowej atrybucji władz skarbowych z wyłączeniem dotychczasowego czynnika obywatelskiego w postaci Komisyj Szacunkowych. Wobec tego władze skarbowe na własną rękę będą ustalały wymiary, przyczem oparte one muszą być na materjale faktycznym. Posiłkować się one w tym celu będą rzeczoznawcami i świadkami w myśl przepisów, zawartych w Ordynacji Podatkowej.

Odpowiednie zastosowanie dowodu z biegłych stanowić będzie dla wymiarów podatkowych doniosłe znaczenie.

Kierując się zatem potrzebą udostępnienia sferom zainteresowanym całego materjału proceduralnego, ogłosił drukiem Dr. H. Sand, wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi nowe przepisy o biegłych i świadkach w postępowaniu podatkowem, przyczem zostawił w swojej pracy w formie porównawczej nowe przepisy z dotychczasowemi przepisami oraz z normami prawa administracyjnego.

W treści omawia autor między innemi kto może być powołany jako świadek i biegły, kto może odmówić udzielenia zeznań i złożenia przysięgi, kiedy podatnik może powołać się na dowód biegłych, a kiedy z urzędu należy wezwać biegłych, w jaki sposób należy przesłuchiwać biegłych i świadków, jakie znaczenie mają zeznania świad-

ków i biegłych i t. p. W końcu broszura zawiera przedruk tych artykułów ordynacji podatkowej i rozporządzenia wykonawczego, które zawierają postanowienia odnośne powoływania świadków i biegłych dla celów podatkowych.

Omawiane wydawnictwo ukazało się w formie zbroszurowanej (32 strony 4°) w cenie 1.25 zł. za egzemplarz, które można nabyć w tutejszej Izbie Przemysłowo-Handlowej (ul. Świętojańska 9, konto P. K. O. 204.415).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

— **REKORDOWY ROK 1934 DLA POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.** Wedle danych statystycznych Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni wyniki połowów w 1934 przedstawiały się następująco: a) połowy przybrzeżne: szprot 7.448.050 kg — 901.790 zł, łosoś duży 60.930 kg — 225.046 zł, łosoś mały 3.590 kg — 8.388 zł, troć 3.370 kg — 13.148 zł, płastugi - stornia 612.710 kg — 233.953 zł, zimnica 59.160 kg — 18.158 zł, gładzica 25.280 kg — 9.929 zł, skarp (turbot) 33.420 kg — 23.068 zł, śledziki rzeczne 14.140 kg — 4.087 zł, śledziki morskie 640.390 kg — 211.381 zł, węgorz 140.310 kg — 268.986 zł, wątłusz (dorsz) 146.750 kg — 36.172 zł, węgorzyca 76,880 kg — 31,680 zł, sieja 1.290 kg — 1.934 zł, makrela 1.850 kg — 4.320 zł, szczupak 36.020 kg — 38.991 zł, płotka 23.970 kg — 9.766 zł, okoń 17.670 kg — 11.813 zł, certy 11.920 kg — 6.113 zł. Ogółem przybrzeżne 9.337,900 kg — 2.130,925 zł; b) połowy pełnego Bałtyku: wątłusz (dorsz) 388.380 kg — 80.589 zł, płastugi - stornia 68.100 kg — 22.974 zł, zimnica 29.990 kg — 6.006 zł, gładzica 6.350 kg — 1.215 zł.

Podział zbytu połowów: sprzedano wędzarniom na wybrzeżu 5.810.010 kg — 962.736 zł, na rynkach miejscowych 3.425.780 kg — 988.221 zł sprzedano w Gdańsku 587.760 kg — 234.982 zł, sprzedano zagranicy 27.170 kg o wartości 35.770 zł. Należy podkreślić, że udział Gdańska spadł z 19% ilości i 30% wartości naszych połowów w roku 1933, na 6% ilości i 9% wartości w roku 1934, co świadczy o bezpośredniem nastawieniu się naszego rybołówstwa morskiego na rynek krajowy, z wyłączeniem pośrednictwa.

NOWA PLACÓWKA RYBNA W GDYNI.

W ostatnich dniach ubiegłego miesiąca została poświęcona, faktycznie zaś uruchomiona w pierwszych dniach bieżącego miesiąca nowa, wielka o 24 piecach wędzarnia pod nazwą „Przemysłowe Zakłady Rybne, Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami w Gdyni".

Nowa placówka gospodarcza jest oparta o formę spółdzielczą i została powołana do życia przez trzy znane powszechnie instytucje spółdzielcze, a mianowicie: 1. Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w Warszawie, 2. Bank Spółdzielczy „Społem" w Warszawie i 3. Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni.

Ta placówka powstała jako wynik dwuletnich doświadczeń i prób Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w dziedzinie zainteresowania spółdzielni spożywców rybami morskiemi i całkowicie dodatnich rezultatów, osiągniętych na tem polu. Przez wspomniane dwa lata, Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" wśród swoich spółdzielni prowadził bardzo ożywioną propagandę na rzecz konsumpcji ryb i produktów rybnych, a przytem, nie szczędząc kosztów, przy miejscowym Oddziale, utworzył w tym celu specjalny dział rybny. Pierwszy rok pracy był niezwykle ciężki i deficytowy, gdyż teren na jakim rozpoczęto pracę był niemal całkowicie surowy. — Drugi rok, dzięki nieustannej propagandzie okazał się lepszy i to skłoniło Związek Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" do stworzenia tu, nad polskiem morzem, trwałej bazy, dla propagandy spożycia ryb morskich z jednej strony, a z drugiej zaś — do pokrycia zapotrzebowania własnego rynku, artykułami własnej produkcji, by w ten sposób dać swym odbiorcom towar najlepszy wyprodukowany we własnej wytwórni, w odpowiednich warunkach i po możliwie najtańszej cenie, gwoli zwiększenia spożycia.

W tym celu porozumiano się z Polskiem Zjednoczeniem Rybaków Morskich, jako spółdzielczą organizacją, reprezentującą interesy rybaków i wspólnemi siłami i dla obopólnego dobra zarówno konsumentów jak i rybaków powołano do życia wspomniane przedsiębiorstwo.

Jako pierwszy i zasadniczy cel postawiono sobie całkowite i należyte obsłużenie wielkiego rynku spółdzielczego przez spojenie niejako w jednej organizacji konsumenta z producentem, za jakiego niewątpliwie należy uważać rybaka. Dwuletnie doświadczenie Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" w Gdyni wskazało na celowość takiego przedsięwzięcia w związku z koniecznością dążenia do standaryzacji, do unikania zbyt wielkiej różnorodności produkcji, przy braku, w większości wypadków, jakiejkolwiek organizacji handlowej, do stworzenia swego własnego aparatu wytwórczego i handlowego i przyczynienia się przez to do uregulowania stosunków w dziedzinie produkcji wędzarnianej, przynajmniej na rynku spółdzielczym.

Sądząc, że powstanie nad morzem nowej, solidnej placówki leży równie w interesie ogólnej polskiej gospodarki morskiej, jak i rybaków, zaproszono na członka Towarzystwo Rybackie w Gdyni z minimalnym udziałem a z równym zgodnie z zasadami spółdzielczemi, głosem. Za cel postanowiono również współdziałanie nad podniesieniem poziomu tego działu przemysłu rybnego.

Nowa wędzarnia jest zbudowana według wszelkich wymagań hygjeny pracy i produkcji artykułu spożywczego, jakim jest każdy produkt rybny. Należy się spodziewać, że ze strony spółdzielczości spożywców a również i ze strony odpowiednich czynników, zainteresowanych w rozwoju polskiej gospodarki rybnej, fakt powstania, nowej, tak poważnej placówki zostanie z zadowoleniem powitany. —

Jan Czaiński

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

W prasie codziennej ukazały się już alarmujące wiadomości o katastrofalnem zmniejszeniu naszych przybrzeżnych połowów bałtyckich, mianowicie, połowów szprotów. Jest w tem dużo przesady, gdyż względem grudnia ub. roku, który należał do zimy rekordowych połowów szprotów złowiono zaledwie o 7% mniej, połowy innych gatunków ryb prawie że się nie zmieniły ilościowo. Te 7% aż nadto się tłumaczą niezwykle wysoką temperaturą grudnia (do 20-go trzymały się jeszcze na łąkach kwiaty,) która opóźniała skupianie się ławic szprotowych. Grudzień jest jeszcze miesiącem wstępnym i jeśli tylko nie będziemy mieli wyjątkowo ostrej zimy, połowy najbliższych miesięcy będą mogły dorównać połowom zeszłorocznym, gdyż złym szansom przeciwstawia się coraz większa flota kutrów o silnych motorach, pracująca włókami.

W przybrzeżnych połowach złowiono szprotów 869.500 kg. (średnia cena była 0.14 zł. za kg), śledzików morskich 57.400 kg (0,25) śledzików rzecznych 10.460 kg (0,25), łososi 4.860 kg (5,40), flonder-storni 7.750 kg (0,50) dorszy 98.540 kg (0,20), węgorzy 140 (2,40) sieji 90 (1,40), szczupaków 1.860 (1,50), okoni 180 (1.00), płoci 900 (0,60), cert 800 (0,60 zł. za kg.)

Należy podkreślić szybkie zwiększenie się połowów dorszy, czemu odpowiada wzrastająca konsumpcja ich w całym kraju. Prócz 100 tys. kg (okrągło) dorszy złowionych przez naszych rybaków, już w większej mierze przy brzegach Danji aniżeli przy własnych brzegach, dowieziono z Norwegji 18.700 kg dorszy mrożonych i na 3-ch kutrach duńskich 13.000 kg dorszy świeżych.

Między poszczególne obwody połowy grudniowe podzieliły się tak: Gdynia 294 tys. kg wartości 45 tys. zł., Hel 515 tys. kg wartości 100 tys. zł., miejscowości od Jastarni do Wielkiej Wsi 139 tys. kg (23 tys. zł.), miejsc. od Chłapowa do Karwi 4,8 tys. kg (1,1 tys. zł.), miejsc. od Pucka do Oksywia 20 tys. kg (7,2 tys. zł.)

Połowy pełnego Bałtyku, oparte o port w Gdyni (w grudniu łowiono nie pod Bornholmem lecz dalej na zachód przy brzegach duńskich) dały 80 tys. kg wartości 16 tys. zł.

Z połowów grudniowych, które według danych Morskiego Urzędu Rybackiego dały ogółem 1,052,490 kg ryb, o wartości 192,455 zł, zakupiły wędzarnie 776 tys. kg wartości 112,9 tysięcy zł, na rynku miejscowym sprzedano 267 tys. kg wartości 77,8 tys. zł; do Gdańska wywieziono zaledwie 9,270 kg wartości 2.232 złotych. Jest to tylko jeden procent połowów: w grudniu roku ubiegłego poszło do Gdańska jeszcze 5% połowów. Gdański rynek w szeregu lat stopniowo został zastąpiony przez wewnętrzny rynek krajowy, który konsumuje nietylko całe połowy naszych rybaków, lecz również sprowadza znaczne ilości wędzonych szprotów i innych ryb z Gdańska.

Równolegle do połowów bałtyckich połowy floty Północnej flotylli śledziowej Północnego Morza dały nam w grudniu, w dowozach do Gdyni 1,190 tys. kg śledzi dosalanych obecnie w Gdyni i przepakowywanych w beczki handlowe, o łącznej wartości 595 tys. złotych. Część tej flotylli już wróciła do Gdyni na zimowisko; przechodziła ona wszystkie etapy połowu śledzia na morzu Północnem od Lerwicku do Ostendy i dostarczyła w ciągu ostatniego roku towaru wartości 3,250.000 złotych, czyli o cały miljon więcej aniżeli wartość połowów naszej flotylli przybrzeżnej w tymże czasie.

KRONIKA

— **JESZCZE JEDNA WYTWÓRNIA BECZEK W GDYNI.** W drugim magazynie „Mewy" w porcie rybackim instaluje się nowoczesne maszyny dla drugiej wytwórni handlowych beczek śledziowych. Jedyne nasze, jak dotąd, Towarzystwo Dalekomorskich połowów, soląc do beczek handlowych w Gdyni, równocześnie uniezależnia się całkowicie od zagranicznej produkcji beczek.

— **WĘDZARNIA O ZNAKOMITYM ZASIĘGU BEZPOŚREDNICH ODBIORCÓW.** W tych dniach rozpoczęła pracę nowa wielka wędzarnia „Społem" o 24 piecach i wydajności dziennej do 150—200 centnarów. Powstała ona wspólnym kosztem Zw. Spółdz. Spożywców „Społem", banku „Społem" i Pol. Zj. Rybaków Morskich. Ma ona znakomity zasięg odbioru swej produkcji, gdyż rozdziela towar do 30 hurtowych oddziałów Związku Spółdzielczego, które ze swej strony rozdzielają go między tysiąc spółdzielni, mających często po kilka lub kilkanaście punktów sprzedaży. Ogółem wędzone ryby z wędzarni „Społem" dostarczane są do ok. 4.000 sklepów spółdzielczych, zapewniając im bezpośrednią i szybką dostawę wędzonego towaru.

— **POMYŚLNE WARUNKI DLA POŁOWÓW SZPROTÓW.** Fala mrozów, która mimo pojawienia się obfitej kry przy brzegach i zamarznięcia portów rybackich w Gdyni i Helu (już w znacznej mierze oczyszczonych z kry) nie zahamowała połowów, okazała wpływ bardzo dodatni, sprzyjając skupianiu się ławic szprotów w warstwach przydennych.

Już w końcu ubiegłego tygodnia połowy szprotów były znaczne, a w bieżącym tygodniu rybacy są przy pełnej pracy włokami (sieciami ciągnionemi). — Wiatr obracający się z SW na NW jest drugim czynnikiem sprzyjającym skupianiu się szprotów, więc nawet przy odwilży już spodziewać się można dobrych połowów. Cena surowych szprotów spadła już

z 11 zł na 7,70 zł za 50 kg. Wędzone szproty kosztują obecnie loco wędzarnia 60 gr za kilo.

— **AWARJA KUTRA „STARNIA".** Jeden z nielicznych kutrów naszej flotyli dalekomorskich baltyckich połowów „Starnia" w niezwykle ciężkich warunkach, wracając od brzegów Danji z obfitym połowem 12 tys. kg dorszy, wyrzucił się na mieliznę przybrzeżną w pobliżu latarni Hel, po stanięciu motoru. Jeszcze przed awarją kuter przedstawiał jedną bryłę lodu, gdyż walczył dobę całą z silnym przeciwnym wiatrem przy 16 stopniowym mrozie. Po wielokrotnych próbach ściągnięcia, „Starnię" 15 bm. uratowano przy udziale holowników marynarki wojennej i przyprowadzono do Gdyni. Całkowity ładunek dorszy jest nie do użytku, gdyż ropa ze zbiornika się rozlała i dostała się do ryb.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 12-go stycznia następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties I trade (Marka FF) 80, takież ordinary (F) 78, matties I trade (FF) 80, takież ordinary (F) 78, takież milkers (mleczaki) (FF) 95, matfulls I trade (FF) 82, takież ordinary (F) 80, takież milkers (mleczaki) (FF) 97, fulls (FF) 80, spents 68, matties nieczyszczone 75, matfulls nieczyszczone 75.
2. **Solone w Gdyni „Polonia".** Wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth".** Small matties 85, takież ordinary 78, small matties „Trójka" Bloomfieldsa 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „Trójka" Bloomfieldsa 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78.
4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary (HH) 68, matties ordinary (LL) 70, matfulls ordinary (MM) 74.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties 75, matties 75.
2. **Importowane angielskie.** Matties (Fraserbourg) 80, inne wyczerpane.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Zwyżkowały do 85.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie 65, Sloe i Vaar z r. 1933 — 52, takież z r. 1934 — 55, cięte 30/40 do 50/60 sztukowe z 1933 r. — 66, z września 1934 — 76, takież z listopada — grudnia 1934 — 86.

Ostatni tydzień stał nadal pod znakiem konjunktury dla śledzi islandzkich na rynku polskim, które zwyżkowały o 10 zł na beczce. Przyczyną tego zjawiska jest brak na naszym rynku przedniejszych gatunków śledzi. Zwyżka ceny na t. zw. behandelte matjes islandzkie zgóry była zapowiedziana. Również śledzie Yarmouth zwyżkowały o dalsze 3 zł na beczce. Obecnie przybywają dodatkowe partje śledzi Yarmouth: jedna z partyj przybyła 15-go b. m. na statku „Romeo".

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

POŁOŻEŻENIE NA RYNKU PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH.

Na rynkach zbożowych w porównaniu z miesiącem ubiegłym nastąpiła, dzięki wznowieniu z początkiem grudnia akcji interwencyjnej PZPZ. pewna, aczkolwiek nieznaczna poprawa. Notowania cen żyta z 13.87 zł w połowie listopada podniosły się do 15.66 zł. w końcu okresu sprawozdawczego. Pszenica i jęczmień wykazywały wahania zupełnie nieznaczne. Najsłabszą tendencję wykazywał owies i to wskutek minimalnych obrotów na giełdach zbożowych i słabego popytu ze strony wojska, które swoje zapotrzebowanie zimowe pokryło już w poprzednich miesiącach.

Pszenica natomiast mimo nieistnienia znaczniejszych nadwyżek wykazuje katastrofalnie niskie ceny.

Bardzo słaby popyt panował na rośliny oleiste, których prawie nie można było sprzedać. Ceny rzepaku i rzepiku dzięki umowie z CONO. zawartej przez Stow. Producentów Nasion Oleistych utrzymywały się.

Na rynkach bydła rzeźnego dawała się odczuwać dalsza wyraźna tendencja zniżkowa. Szczególnie duże wahania tygodniowe wykazywały ceny za bydło rogate, które w ostatnim tygodniu okresu sprawozdawczego notowano na targowicy rzeźni miejskiej w Poznaniu o 7 zł. niżej od przeciętnej ceny za miesiąc listopad.

Na rynkach lokalnych ceny mleka, masła i jaj nie wykazywały znaczniejszych odchyleń od poziomu listopadowego. Zapasy masła, znajdujące się u eksporterów skutkiem niemożności kontynuowania wywozu do Niemiec, jak również znaczna część masła z chłodni, zostały częściowo zlikwidowane w okresie przedświątecznym.

Poświąteczna podaż produktów nabiałowych jest tak słaba, że nie należy się spodziewać tworzenia nowych zapasów.

Obrót produktami rolniczemi z W. M. Gdańskiem wykazuje pewną stabilizację. Forma wymiany towarowej z Gdańskiem przez centrale handlowe przysparza jednak w dalszym ciągu dość kłopotów lokalnemu rolnictwu przygdańskiemu, które wykazuje wskutek tego pewne ożywienie w dziedzinie organizacji własnych jednostek zbytu.

Spółdzielczość rolnicza na Pomorzu, zarówno przetwórcza, jak i handlowa nie uległa zmianom konstruktywnym w okresie sprawozdawczym, powstały jednak dwie dalsze spółdzielnie zbytu produktów rolnych. Spółdzielczość pomorska ulega powolnemu dostosowywaniu się do nowych form prawnych, wywołanych nowelą do ustawy o spółdzielniach.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Podaż ziemniaków na terenie całej Polski była bardzo znaczna, wyjątek stanowią

rejony nawiedzone przez powódź.

Złożyły się na to dwie przyczyny.

a) względnie dobre zbiory, w każdym razie poza przewidywania szacunkowe,

b) gnicie ziemniaków, występujące dosyć powszechnie, co utrudnia ich przechowanie przez zimę.

Wpłynęło to oczywiście na ceny, które na terenie całego Państwa wykazują wielką różnolitość i wahały się w handlu hurtowym od zł. 2.15—4.50 za 100 kg. loko stacja załadowania, a w handlu detalicznym od zł. 3.50 do 6.— zł. za 100 kg. loko piwnica. Rolnicy zmuszeni byli z powodu braku nabywców, bardzo poważne ilości ziemniaków zakopcować z nadzieją spieniężenia ich na wiosnę.

Eksport z powodu silnej dekonjunktury na rynkach zbytu, wysokich ceł przywozowych, szczególnie we Francji, nie rozwijał się. Te ilości, które wywieziono, nie stoją w żadnej proporcji ani do rozmiaru, ani produkcji, ani do pojemności rynków zbytu, ani też do ilości wywożonych w latach poprzednich. Eksporterzy zgodnie z kołami rolniczemi podnoszą postulat pomocy finansowej dla wyrównania strat ponoszonych przy eksporcie ziemniaków. Już dawno nie zanotowano tak rozpaczliwego położenia w zakresie handlu ziemniaczanego jak w jesieni r. ub.

W listopadzie ukończono wykonanie kilku korzystniejszych kontraktów na ziemniaki-sadzeniaki, jednak przy dość małym popycie zagranicy.

Reglamentacja rynku gdańskiego bardzo poważnie ograniczyła możliwości dostawy na ten rynek, tembardziej, że sami rolnicy dostarczyli w ruchu granicznym poważniejszych ilości ziemniaków do Gdańska, przyczem do rzadkich wypadków należały dowozy ziemniaków przez rolników na obszar Wolnego Miasta Gdańska, najczęściej pośrednicy gdańscy przyjeżdżali do Polski i tu po cenach mało co wyższych od krajowych nabywali ziemniaki od rolników, posiadających zaświadczenia wywozowe.

Jeśli się weźmie pod uwagę wysokość kontyngentu gdańskiego i ilość firm, które przed reglamentacją wywoziły ziemniaki do Gdańska, to słusznem jest stwierdzenie, że szereg firm musiało odpaść z braku kontyngentu. Stan ten prawdopodobnie nie ulegnie w przyszłości poprawie. — Dostawy jesienne do Gdańska zostały całkowicie zakończone.

WYDAWNICTWA

ORDYNACJA PODATKOWA I USTAWY PODATKOWE.

Komentarzem zaopatrzyli Kamrowski i Dr. Rzepecki. Stron 994. Poznań 1935. Wydawnictwo księgarni Wł. Wilaka.

Od dwóch miesięcy obowiązuje Ordynacja Podatkowa, która zawiera przepisy proceduralne dla dziesięciu bezpośrednich podatków państwowych. Obszerna ta ustawa, do której odnosi się również rozporządzenie wykonawcze, doczekała się komentarza. Nowe wydawnictwo Ordynacji Podatkowej zawiera prócz tekstu ustawy rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu, którego poszczególne paragrafy wydrukowano kursywą i zamieszczono po odnośnych artykułach ustawy. Autorzy przy poszczególnych artykułach ustawy zamieścili obszerny komentarz. Podnieść należy, że prócz komentarzy znajdujemy w nowem wydawnictwie przy odnośnych artykułach uzasadnienie rządowe, wyjątki z przemówień i wywiadów prasowych Ministra Skarbu Zawadzkiego, przemówienia sprawozdawcy projektu ustawy na plenum Sejmu posła Rudzińskiego i na plenum Senatu senatora Zaczka, a ponadto szereg opinji, odnoszących się do ordynacji, Związku Izb Przemysłowo-Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej, Stowarzyszenia Kupców Polskich. wyjątki z przebiegu obrad Komisji dla Handlu przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, które to dane umieszczono przy odnośnych artykułach, co ułatwia czytelnikowi zapoznanie się z nowemi przepisami i ogromnie przyczynia się do uzupełnienia komentarza obydwóch autorów.

Wydawnictwo jest w pierwszym rzędzie dla większych firm przeznaczone. Dlatego też nader obszernie potraktowany został dział Ordynacji Podatkowej (art. 87—95) traktujący o księgach handlowych i gospodarczych, ponieważ Ordynacja oraz wydane do niej rozporządzenie wykonawcze poraz pierwszy razem zgrupowało przepisy, odnośnie prowadzenia księgowości, jako materjału dowodowego przy wymiarze podatków. Komentarz do tego działu Ordynacji obejmuje 115 stron druku, a podając wyjątki z kodeksu handlowego, kodeksu karnego i dodatkowych ustaw w sprawie książkowości, będzie cennym informatorem dla firm prowadzących księgi handlowe. Rozporządzenie wykonawcze do Ordynacji zawiera około 30 formularzy rozmaitych wzorów zeznań, deklaracyj, zgłoszeń itd.

W książce znajdują się ponadto teksty siedmiu ustaw podatków wraz z rozporządzeniami wykonawczemi (dochodowego, przemysłowego, od nieruchomości, od lokali, od niektórych zajęć zawodowych i od energji elektrycznej) przyczem podobnie, jak przy Ordynacji przepisy rozporządzeń wykonaw-

czych zostały umieszczone odmiennym drukiem, zaraz przy poszczególnych artykułach ustaw podatkowych. Książka zawiera nadto osiem nader obszernych skorowidzów alfabetycznych, z oznaczeniem nietylko artykułów, ale i stron, co znakomicie ułatwi czytelnikowi znalezienie szukanego przepisu regulowanego bądź przez Ordynację Podatkową, bądź przez ustawy podatkowe i rozporządzenia wykonawcze.

KALENDARZ SKARBOWY NA ROK 1935. **Wydawca Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej.** Str. 532.

Kalendarz przeznaczony jest w zasadzie dla urzędników Ministerstwa Skarbu, jednakże również urzędnicy państwowi nieskarbowcy znajdą dla siebie sporo ciekawego materjału. Kalendarz zainteresuje także przeciętnego obywatela, przemysłowca i kupca, choćby ze względu na to, że ma on dziś tak wiele z Urzędami Skarbowemi i Celnemi do czynienia. Trzon bowiem książki, jakieś z górą 3/5, poświęcony jest zagadnieniom podatkowym, monopolom i sprawom celnym.

Książka ma z jednej strony charakter kalendarza, podany został w niej w części pierwszej kalendarz ogólny, historyczny, pozatem dział informacyjny — a więc wiadomości z zakresu miar i wag, pisowni, dalej ogólne wiadomości o Polsce itd. — Część druga, zasadnicza, zawiera szczegółowe wiadomości dotyczące każdej z dziedzin skarbowych, wszystkich podatków bezpośrednich, ordynacji podatkowej, ustawodawstwa egzekucyjnego i t. d. Kalendarz staje się w ten sposób pożytecznym podręcznikiem w codziennej pracy urzędnika — skarbowca i dobrym informatorem dla każdego przedsiębiorstwa.

Poszczególne działy doprowadzone są niemal do ostatniej chwili. Uwzględnione są ustawy z 1 listopada i grudnia 1934 r. Ta aktualność jest główną zaletą kalendarza i należy się uznanie wydawcom, że potrafili szczęśliwie tę sprawę rozwiązać, tembardziej, że ostatnie trzy miesiące stały pod znakiem daleko idących przeobrażeń w naszem ustawodawstwie skarbowem i celnem.

Cena książki zł. 3,50, w stosunku do rozmiarów, jest wyjątkowo niska. Znajduje to prawdopodobnie częściowe wytłumaczenie w obfitym dziale ogłoszeniowym kalendarza. —

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	15. 1.	19. 1.	23. 1.	26. 1.
Cieszyn	22. 1.	26. 1.	30. 1.	2. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required. — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 1. s/s Anneliese — z Gdyni 25/26. 1.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — Gdyni 20/21. 1.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailing

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Miros	21. 1.	23. 1.
Niobe	28. 1.	30. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 1.
s/s Ebro — z Gdyni 19. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Maricholm — z Gdyni 28. 1.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1.
s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 15. 1.
s/s Egon — z Gdyni 29. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 15. 1.
ż/m Erna — z Gdyni 28. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Maricholm — z Gdyni 28. 1.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 23. 1.
s/s Iwan — z Gdyni 6. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Maricholm — z Gdyni 28. 1.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Victor	19. 1.	22. 1.
Tar i	22. 1.	26. 1.
Kaete	29. 1.	2. 2.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 1.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 21. 1. s/s Jaederen — z Gdyni 4. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 22. 1. — z Gdańska 25. 1.

s/s Chorzów — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Phoebus	17. 1.	19. 1.
Butt	21. 1.	23. 1.
Jupiter	24. 1.	26. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	22. 1.	25. 1.	30. 1.
Irisen	29. 1.	1. 2.	9. 2.
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 21. 1. — z Gdańska 23. 1.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 15/16. 1. s/s Protheus — z Gdyni 22. 1.

s/s Theseus — z Gdyni 29. 1.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech z Gdańska 15. 1. — z Gdyni 17. 1. s/s Lech — z Gdańska 29. 1. — z Gdyni 31. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 22. 1. — z Gdyni 24. 1.
s/s Baltonia — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 23. 1. — z Gdyni 24. 1.
s/s Lublin — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 31. 1.

Do Leith — Grangemouth

s/s Brandenburg — z Gdyni 19. 1. s/s Dalwhinnie — z Gdyni 25. 1.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 20/21. 1.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 28. 1. s/s Algeria — z Gdyni 20—25. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1. s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Hedrun — z Gdyni 18. 1. m/s Vasaland — z Gdyni 22. 1.

s/s Roland — z Gdyni 25. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 21. 1. s/s City of Fairbury — z Gdyni 1. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 20. 1. m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 23. 1. s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Eknaren — z Gdyni 13. 2. m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bellerophon — z Gdyni 26. 1. s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Rinda — z Gdyni 21. 1. s/s Japan — z Gdyni 10. 2.

s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 stycznia:

s/s BERNICIA lin. z owocami połudn. z Hiszpanji, Bergenske.
s/s HUNDVAAG z towarami z Rotterdamu, PAM.
s/s FRODE po węgiel, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, Reinhold.
s/s DUNMORE HEAD ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s PHOEBUS lub substytut z Rotterdamu z towarami, Prowe.

18 stycznia:

s/s HEDRUN lin. z portów Lewantu z drobnicą i owocami, Pol. - Lewant.
s/s EQUATOR lin. z Helsingforsu dla ładowania do Płdn. Ameryki, Bergenske.

19 stycznia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z Nowego Jorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s ROLAND lin. z portów Lewantu z drobnicą i owocami, Pol. - Lewant.
m/s CLEMENS lin. z Aarhus — Odense z towarami, Reinhold.
s/s MAJORCA lin. po towary do Leith — Grangemouth, Reinhold.
s/s VICTOR lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

20 stycznia:

s/s CALEDONIA lin. z owocami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s HANESTROM V lin. z Norrköpingu i Stockholmu z towarami, Żegluga Polska,
s/s OINOUSSIOS po węgiel, PAM.
s/s CONSUL P. DANNEBERGS po węgiel, PAM.

21 stycznia:

s/s BALTALLINN (lub 23 via Gdańsk- lin. z Londynu z towarami, PZKB.
s/s RINDA lin. dla ładowania do Indyj Brytyjskich, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Jorku, Am. Scantic Line.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga z towarami, Reinhold.
s/s ŚLĄSK lin. z Tallinna i Helsingforsu z towarami, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. z portów zachodniej Norwegji z towarami, Bergenske.
s/s LWÓW (lub 23 via Gdańsk) lin. z Hull z towarami, Pol. - Bryt. T. O.
s/s HEBE lub substytut lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s ALF po węgiel, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s CALAFATIS po węgiel, PAM.
s/s SCANDIA po węgiel, PAM.
s/s WALBORG po węgiel, PAM.

22 stycznia:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.

s/s ALBANIA lin. z owocami z Hiszpanji, Bergenske.

s/s EBRO lin. z portów Sycylji z owocami południowemi, Reinhold.

23 stycznia:

m/s SAN FRANCISCO lin. z Buenos Aires, Rio Santos z towarami, PAM.

s/s IWAN lin. z zachodniej Szwecji z towarami, Bergenske.

s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami. Reinhold.

s/s TATTI lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

24 stycznia:

s/s AUGUST LEONHARDT po szyny kolejowe, PAM.

s/s DIETER HUGO STINNES 12 po węgiel, PAM.

s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.

25 stycznia:

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji z towarami, Bergenske.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 stycznia 1935 r. | NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Kierunki rozwoju polskiej floty handlowej

Przyszły historyk polskiej żeglugi handlowej, badając dzieje jej powstania, nie będzie mógł się oprzeć zdumieniu, jak wiele zostało dokonanem w tej zupełnie nieznanej przedtem w naszym kraju dziedzinie w ciągu kilku lat, rozpoczynając od roku 1926, gdy powstało nasze pierwsze oparte na założeniach racjonalnych przedsiębiorstwo żeglugowe — P. P. Żegluga Polska.

Współcześni zaś już nie zdają sobie sprawy z tego, z jakiemi trudnościami były połączone pierwsze — decydujące o przyszłości — kroki Polski na morzu, i nie mogą sobie dziś nawet przedstawić Polski bez portu w Gdyni i bez polskich okrętów na morzu.

Pracę polskiej floty handlowej ilustrują cyfry następujące: przewieziono towarów na statkach polskich (w tonach):

	ogółem	w wywozie	w przywozie	między port. zagr.
w roku 1927	315.148	221.189	42.473	51.585
1928	526.640	367.940	132.745	25.955
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1,094.795	884.388	153.074	72.330
1932	1,094.835	914.995	90.521	89.319
1933	861.340	700.686	116.023	44.631
1934	962.367	711.873	168.098	82.396

Uzyskanie tych cyfr przewozów — jeśli przyjmiemy pod uwagę, że przed rokiem 1926 przewozy pod polską banderą były właściwie równe zeru — jest rzeczą zadziwiającą.

Jak wiadomo, żegluga handlowa dzieli się na dwie zasadnicze grupy: żeglugę regularną, pracującą na określonych linjach i której głównem zadaniem jest przewóz towarów tak zwanych drobnicowych i ew. pasażerów i poczty, oraz żeglugę nieregularną, operującą tak zwanemi trampami — statkami włóczęgami. Wprawdzie w latach ostatnich — okresie kryzysu — statki linij regularnych, aby zapełnić czemkolwiek swe puste ładownie przestały gardzić i ładunkami o charakterze masowym, z konieczności utrzymania za wszelką cenę linij; wymagały tego również i najbardziej żywotne interesy handlu. Jednak i dotąd trampy odgrywają najpoważniejszą rolę w przewozach morskich i nic nie wskazuje na to, aby ta sytuacja się zmieniła. Ilość ładunków masowych na świecie pozostaje zawsze duża, przewozy tych towarów odbywają się w różnych okresach roku, w różnych częściach świata i żadne linje nie mogą dać tej elastyczności przewozów, jaką daje istnienie żeglugi nieregularnej.

Jaki jest stosunek żeglugi nieregularnej do ogólnego tonażu poszczególnych flot? Podam kilka przykładów. N. p. 93% greckiego tonażu stanowią trampy. Grecka flota stanowi tylko 2% tonażu światowego, lecz udział bandery greckiej w przewozach międzynarodowych stanowi 4%. W Japonji jest zajęte w żegludze nieregularnej 60% całego tonażu, przyczem z całego obrotu towarowego japońskiej floty handlowej obliczanego na 65 miljonów ton rocznie, trampy przewożą conajmniej 40 milj. ton.

W Szwecji 46% całego tonażu stanowią trampy, nie licząc jej wielkiej floty tankowców do przewozu towarów płynnych.

Niemiecka flota trampowa wynosi około 700.000 ton z czego znaczna część pracuje w handlu bałtyckim.

Wówczas, gdy uprzednio polityka Niemiec była skierowana przeważnie w kierunku rozwoju linij regularnych, które się koncentro-

wały przeważnie w koncernie Hapag — Lloyd, obecnie daje się odczuwać reakcja. Ostatnio zostały wyasygnowane znaczne sumy na subwencje w celu popierania żeglugi nieregularnej, a pozatem ułatwia się jej warunki pracy. Prasa niemiecka wyraża nadzieję, że w ciągu roku 1935 czynna flota nieregularna Niemiec zwiększy się o conajmniej 100 statków. Nawet Anglja zamierza wprowadzić subwencje dla swej nieregularnej żeglugi, która przeciętnie mogła dać w r. 1934 tylko 1,4% dywidendy.

W Polsce trampy stanowią około 30% całej floty (tonaż statków regularnych — 20.800 ton, nieregularnych — 10.266 rtn.)

Jak się dzielą w naszej flocie handlowej przewozy statkami regularnemi i trampami? Wskazuje to niżej podane zestawienie:

Przewozy polskiej floty handlowej wyniosły:

	trampy	linje regularne
w r. 1927	315.148	—
1928	526.640	—
1929	613.248	47.146
1930	787.263	91.611
1931	965.745	126.078
1932	916.259	178.576
1933	616.192	245.148
1934	664.153	298.214

Z tego między innemi wynika, że kierunki naszych istniejących linij regularnych były obrane racjonalnie, ich organizacja była nastawiona dobrze i one się rozwijają normalnie. Co dotyczy żeglugi nieregularnej wskazuje ona od r. 1932 znaczny spadek przewozów, miejmy nadzieję, że przejściowy, co już znalazło potwierdzenie we wzroście, choć nieznacznym, przewozów trampowych w r. 1934. Po przejściowem skurczeniu się w roku 1933, przewozów pomiędzy portami zagranicznemi, podkreślić należy powrót tych przewozów, niemal całkowity, do poziomu roku 1932.

W związku z zagadnieniami naszej żeglugi morskiej winniśmy się następnie zorjentować w charakterze naszego handlu morskiego.

Odpowiedź na to dają cyfry następujące: Obroty naszych portów w latach ostatnich wyniosły:

G d y n i a

w t o n a c h

	1932	1933	1934
przywóz			
ogółem	432.888	870.704	991.545
masowe	337.074	658.867	716.757
w % %	77,9	75,7	72,3
wywóz			
ogółem	4.761.400	5.235.162	6.200.368
masowe	4.597.992	5.051.477	5.908.636
w % %	96,6	96,5	95,3

G d a ń s k

	1932	1933	1934
przywóz			
ogółem	345.074	362.232	—
masowe	190.930	224.574	—
w % %	55,3	62,0	
wywóz			
ogółem	5.121.692	4.591.039	—
masowe	4.943.119	4.391.301	—
w % %	96,4	95,6	

Być może, że te cyfry nie są zupełnie ścisłe i jest możliwem, że część towarów o charakterze masowych została przewieziona statkami regularnemi, lecz z drugiej strony być może nie zostały uwzględnione wszystkie towary masowe.

Jednak nie może to zmienić obrazu ogólnego. Faktem bezsprzecznym jest, że ogromną przewagę w naszej wymianie towarowej z zagranicą stanowią ładunki masowe, przewożone morzem prawie wyłącznie statkami żeglugi nieregularnej, t. zw. trampami.

Ten właśnie tonaż jest objektem frachtowań, co należy do dziedziny pracy maklerów okrętowych, rozwój działalności których ściąga do kraju znaczne zarobki osiągnięte zagranicą.

Jeśli będziemy mówili o wpływie żeglugi morskiej na bilans płatniczy Państwa, nie byłoby trudnem obliczyć, jak wielkie sumy są płacone za przewóz towarów morzem. Sumy, które wpłynęły za przewóz towarów na statkach pod własną banderą, idą na dobro bilansu danego państwa, jeśli zaś obrót handlu morskiego danego państwa odbywa się pod banderami obcemi — bilans ten kształtuje się mniej pomyślnie.

Podam dla przykładu kilka cyfr. W roku 1929 wpływy niemieckiej floty handlowej wyniosły przeszło miljard marek niemieckich (RMS), z których przeszło połowę stanowiły zarobki za przewóz towarów i pasażerów pomiędzy portami obcemi.

W następnych latach uzyskane zagranicą wpływy z przewozów dokonanych przez flotę niemiecką wyniosły:

w 1930 roku 482 miljony RMS
1931 roku 375 „
1932 roku 205 „
1933 roku 241 „

W innych zaś krajach w roku 1933, jednym z najgorszych jakie wogóle zna żegluga, te wpływy wniosły:

w Anglji 65 miljonów funtów
(1929 — 130 miljonów funtów),
w Japonji 126 miljonów yen
(1929 — 159 milj. yen),
w Niderlandach 65 miljonów florenów
(1929 — 196 miljonów florenów).

Floty tych państw przyjmują znaczny udział w obrotach handlu morskiego swoich krajów — w eksporcie i imporcie. Gdyby ten udział był mniejszy, ich bilanse byłyby obciążone ogromnemi sumami za przywóz i wywóz towarów do i ze swoich portów.

Z tego wynika, że żegluga handlowa nietylko uaktywnia bilanse płatnicze swoich krajów, przerzucając na czynną ich stronę sumy frachtów płaconych za przewozy morskie towarów w obrocie handlowym danego państwa,

lecz bezpośrednio zarabia duże sumy zagranicą.

Właśnie to jest przyczyną, dlaczego rządy dokładają wszelkich starań, aby zwiększyć, względnie utrzymać tak wielkie sumy po stronie czynnej swych bilansów, nie mówiąc o tem, że istnienie floty handlowej pomijając jej znaczenie pioniera handlu ojczystego i rozszerzenia wpływów gospodarczych daleko poza granicami państwa, daje zarobek tysiącom ludzi, zatrudnionych na statkach, przy ich zaopatrywaniu, utrzymaniu, przy firmach, związanych swą pracą z transportem morskim itd. itd.

Na tle tych cyfr postarajmy się teraz zorjentować, w jakim stopniu przyjmuje udział polska flota w obrotach naszych portów.

Mamy przed sobą cyfry następujące:

Udział ogólny bandery polskiej w ruchu naszych portów przedstawiał się jak następuje:

w roku	1927 wyniósł on	2,8%
	1928	4,7%
	1929	5,7%
	1930	6,7%
	1931	8,0%
	1932	9,4%
	1933	7,2%

Jak wyżej widzieliśmy, że wówczas gdy obrót przez nasze porty towarów masowych wyraził się w r. 1933 cyfrą około 10.000.000 ton, statki polskie przewiozły 616.000 ton, tj. wszystkiego około 6%.

Jednym z najważniejszych towarów w naszych przewozach jest węgiel, obrót którego przez nasze porty wyniósł około 7.600.000 ton. Ten węgiel szedł przeważnie do portów skandynawskich. Przeciętny fracht do tych portów wynosił w roku 1933 4) od tony. Licząc ogólnikowo, otrzymujemy sumę frachtów — przy niesłychanie niskim ich poziomie — około 1.500.000 funtów angielskich, tj. około 40 miljonów złotych rocznie. Z tej sumy tylko około 6% pozostaje w kraju. Lecz w roku 1934 węgiel poszedł do Italji a nawet jeszcze dalej, gdzie frachty są wyższe. Poza węglem istnieje sporo innych towarów, idących całookrętowemi ładunkami z i do krajów dalszych i dalekich, przyczem w tych wypadkach frachty kształtują się znacznie wyżej. Lecz nasze statki w tym ruchu właściwie żadnego udziału nie przyjmują.

Bynajmniej nie ujmując wielkiego znaczenia polskich linij regularnych i podkreślając konieczność ich dalszego rozwoju, o czem od wielu lat nietylko pisałem, lecz sam przeprowadzałem w życie, pragnąłbym zwrócić uwagę na to, że zagadnienie linij jest jednak tylko częścią ogólnego zagadnienia żeglugi handlowej, zwłaszcza w kraju, którego handel morski charakteryzuje się, jak widzieliśmy wyżej, znaczną przewagą obrotu towarami masowemi, wymagającemi dla ich przewozu żeglugi nieregularnej.

Narazie nie widzimy dążeń do wykorzystania tego dużego obrotu przez flotę polską. W każdym razie jest jasnem, że na przewozach towarów masowych nie my, a inne państwa poprawiają swe bilanse płatnicze. Przeniesienie zaś kilkudziesięciu a nawet kilkunastu miljonów złotych rocznie, na stronę czynną naszego bilansu prawdopodobnie nie byłoby bez znaczenia i usprawiedliwiłoby te lub inne ofiary i usiłowania celem popierania marynarki handlowej.

Jeśli więc będziemy mówili o jej rozwoju w Polsce, wydawałoby się słusznem, abyśmy dążyli do równomiernego rozwoju wszystkich typów żeglugi morskiej, w zależności od określonej kategorji naszego obrotu handlowego.

J. Rummel.

Rzeczoznawstwo portowe

I.

Rozwiązanie zagadnienia należytej organizacji rzeczoznawstwa portowego, stanowi jedno z najbardziej aktualnych zadań w porcie gdyńskim. Ze względu na zainteresowanie, jakie zagadnienie to wzbudza w szerokich sferach portowo-gospodarczych, sądzimy za pożyteczne omówić je obszernie na łamach naszego pisma. Wywody wice-dyrektora Izby Mgr. Józefa Kawczyńskiego, które publikujemy w niniejszym i w dalszych numerach Biuletynu, są oparte m. in. na studjach, przeprowadzonych przez niego z ramienia Izby naszej w portach zagranicznych, dobrze zorganizowanych i posiadających długoletnią praktykę i wyrobioną tradycję. *Red.*

W rzędzie rozlicznych funkcyj, wykonywanych w porcie przy przeładunku, magazynowaniu, przewozie i wymianie towarów odgrywa rzeczoznawstwo rolę niepoślednią. Zadaniem jego jest bądźto stwierdzanie wagi, ilości, a w pewnych wypadkach i objętości towarów załadowywanych na statki w celach eksportu, jakoteż towarów importowanych. Inna grupa rzeczoznawców kontroluje jakość towarów, co dzieje się szczególnie w portach, stanowiących ośrodek poważnych tranzakcyj hurtowych, oraz przy eksporcie towarów standaryzowanych, jak mięso, płody rolne itp. Stwierdzanie jakości takich towarów, jak cukier, nawozy sztuczne, rudy, wymaga analiz chemicznych, do czego podstawę stanowi pobieranie prób. Niektóre towary, jak np. bawełna, wymaga specjalnych zabiegów manipulacyjnych, jakoto ważenia, sortowa-

nia, ciągnięcia prób i klasyfikowania. Stwierdzanie jakości towarów, stanowiących przedmiot handlu hurtowego w portach, ma zazwyczaj na celu wydawanie orzeczeń arbitrażowych.

Oprócz rzeczoznawców dla obsługi towaru czynni są w portach także rzeczoznawcy dla urządzeń przeładunkowych i magazynowych, dla okrętów, dla orzekania przy uszkodzeniu towarów i środków przewozowych podczas transportu i wydawania orzeczeń, dotyczących techniki przeładunku.

Zależnie od charakteru wykonywanych czynności spotykamy przeto w portach rzeczoznawców dla stwierdzania wagi, ilości i objętości towarów, dla badania ich jakości, dla spraw nautycznych i transportu, dla urządzeń portowych i dla próbobrania. Liczebność rzeczoznawców zależna jest od wysokości przeładunków, nasilenia połączeń okrętowych danego portu z rynkami handlowemi świata i rodzaju tranzakcyj handlowych, dokonywanych w danym porcie. W portach, posiadających giełdy towarowe, szczególnie licznie reprezentowana jest grupa rzeczoznawców dla badania jakości towarów i arbitrażowania w odróżnieniu do portów, będących głównie miejscem przeładunku. Praktyka i tradycja wycisnęły w każdym nieomal porcie pewne swoiste cechy na instytucji rzeczoznawców portowych i dlatego spotykamy w poszczególnych portach poważne różnice odnośnie podziału ich na grupy i zakresu kompetencji.

Przyjęły się jednakże pewne ogólne zasady, obowiązujące we wszystkich dobrze zorganizowanych portach, bez względu na odchylenia, zachodzące między poszczególnemi grupami rzeczoznawców.

Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że czynności, związane ze stwierdzaniem wagi, ilości lub jakości towarów, względnie też wydawania orzeczeń innego rodzaju, nie stanowią wyłącznego przywileju osób specjalnie do tego powołanych i publicznie ustanowionych w charakterze rzeczoznawców zaprzysiężonych, lub zawodowo te czynności wykonywujących, jak np. talimani. Powierzenie komuś stwierdzania wagi lub ilości towaru, określania jego jakości, wydania orzeczenia arbitrażowego, lub w sprawie uszkodzenia okrętu względnie towaru jest przedewszystkiem kwestją zaufania. Dlatego też spotykamy się z tem, że oprócz rzeczoznawców zaprzysiężonych, czynności rzeczoznawcze wykonują osoby prywatne, cieszące się zaufaniem zainteresowanej strony. Ponadto dla wykonywania kontroli nad czynnościami rzeczoznawczemi fungują w portach prywatne firmy kontrolne, jak np. znane w wielu portach Société Générale de Surveillance, S. A., które to przedsiębiorstwo wykonuje nietylko czynności kontrolne, ale jest także przedsiębiorstwem powierniczem, od którego opinji w wielu wypadkach uzależnione jest oddawanie towaru na konsygnację i finansowanie tranzakcyj handlowych przez kapitał międzynarodowy.

Główna różnica, która zachodzi między rzeczoznawcami zaprzysiężonymi a osobami względnie firmami prywatnemi, używanemi do wykonywania funkcyj rzeczoznawczych jest ta, iż orzeczenie rzeczoznawcy zaprzysiężonego posiada charakter dokumentu, na którym w razie sporu opierają swój wyrok władze sądowe, podczas gdy oświadczenia osób względnie firm prywatnych nadają się tylko do rozstrzygnięć polubownych.

Przy wykonywaniu czynności rzeczoznawczych odróżnia się w sposób kategoryczny interesy poszczególnych stron, w następstwie czego nie może jeden i ten sam rzeczoznawca wykonywać równocześnie swoich funkcyj dla dwóch stron o różnych zainteresowaniach. Tak np. w portach niemieckich stosowanie się do powyższej zasady jest bardzo wyraźne i uwidacznia się to między innemi przy stwierdzaniu wagi i ilości towarów. Dla „stwierdzania“ wagi miarodajne są jedynie osoby zaprzysiężone, podczas kiedy ustalanie ilości należy wyłącznie do talimanów, lub powołanych przez strony osób, które nie są zaprzysięgane. Nawet prywatne przedsiębiorstwa kontrolne posługują się dla stwierdzenia wagi rzeczoznawcami zaprzysiężonymi, przy liczeniu natomiast występują same.

Ten dokładny rozdział czynności przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów tłumaczy się wyżej wzmiankowaną różnicą interesów, zachodzących między statkiem, nadawcą a odbiorcą towaru. Interesem statku jest należność za przewóz. Równocześnie odpowiedzialny jest statek wobec nadawcy towaru za przewiezienie całkowitej ilości towaru załadowanego. Odpowiedzialność ta jest większa, niż ewentualne straty na frachcie. Dlatego też kapitan statku daje z reguły zlecenie ustalania przez osobę lub firmę zaufaną ilości sztuk towaru przywiezionego. Osobą zaufania dla kapitana jest przeważnie taliman. Również przy towarach sypkich i płynnych funguje z ramienia kapitana taliman, względnie inna jego osoba zaufania, stwierdzając pośrednio przez ustalenie wagi względnie objętości towaru jego ilość. Wagę jednakże w każdym wypadku stwierdza rzeczoznawca zaprzysiężony.

Dokładne rozgraniczenie czynności przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów, czyli kompetencji między zaprzysiężonemi osobami a niezaprzysiężonemi, oraz wykonywanie nadkontroli nad ich działalnością, czy to przez prywatne firmy kontrolne, lub też przez osoby zaufania, świadczą o tem, jak wielką wagę przypisuje się w dobrze funkcjonujących portach czynnościom stwierdzania wagi i ustalania ilości to-

warów. Czynności te muszą być bezwzględnie dokładne i zupełne, a osoby powoływane do omawianych tu czynności, powinne je wykonywać bezstronnie.

Wypada tu wyjaśnić, jakie pojęcia o „bezstronności“ osób, powoływanych dla stwierdzania wagi lub ustalania ilości towarów, spotyka się w portach zagranicznych. Samo zaprzysiężenie i publiczne ustanowienie rzeczonawcy nie jest uważane za absolutną gwarancję, że będzie on czynności swoje wykonywał bezstronnie. Zwraca się uwagę, że pomimo wszystko istnieje zależność rzeczoznawcy od zleceniodawcy i że będzie on objawiał tendencję utrzymania swego klienta przez różnego rodzaju świadczenia, które mogą kolidować z pojęciem bezstronności. Dlatego też jedną z głównych zasad przy wykonywaniu omawianych tu czynności jest ścisła współpraca wszystkich osób, zajętych przy kontroli wagi, względnie ilości towaru. W portach niemieckich przyjęło się w związku z tem, że wszystkie osoby, kontrolujące dany ładunek, wykonują swoje prace równocześnie i w tem samem miejscu, a ponadto przez głośne wywoływanie wagi względnie ilości kontrolują się wzajemnie i wyniki swojej pracy zapisują do książek, których schemat jest mniejwięcej jednolity.

Ta współpraca ułatwia w wysokim stopniu natychmiastowe ustalania pomyłek.

Gwarancją bezstronności jest przeto wzajemna kontrola, względnie nadkontrola, wykonywana przez prywatne przedsiębiorstwa kontrolne.

Rola tych przedsiębiorstw, poza wykonywaniem wzmiankowanej tu kontroli, polega także na tem, że stwarzają one czynnik zaufania w porcie, niezbędny dla uczynienia z danego portu miejsca konsygnacji towarów, a co zatem idzie, i rozwoju handlu portowego. Dlatego też rację bytu w portach mają jedynie takie prywatne przedsiębiorstwa kontrolne, które posiadają rozgałęzione stosunki z portami zagranicznemi i oparte są na bardzo silnych podstawach finasowych. Natomiast małe firmy kontrolne, ograniczające swoją działalność tylko do jednego portu i nie przedstawiające dostatecznych gwarancyj materjalnych, nie odpowiadają interesom portu. Takie przedsiębiorstwa, nie podlegające kontroli czynnika oficjalnego z jednej strony, a z drugiej nie dopingowane przez opinję szerokich międzynarodowych sfer gospodarczych, będą podatne do wszelkiego rodzaju nadużyć i szkodliwe dla portu.

Przeciwstawianie rzeczoznawcy zaprzysiężonemu osoby niezaprzysiężonej daje tę korzyść, iż unika się skomplikowanych sytuacyj, jakie zachodzą przy wydaniu orzeczeń o rozbieżnej treści, gdy równocześnie dla jednej jak i drugiej strony czynni byli rzeczoznawcy zaprzysiężeni.

W uzupełnieniu wyżej zamieszczonych uwag o dokładności, jaką winne być nacechowane wszelkie czynności rzeczoznawcze, dokonywane w porcie, przytaczamy tu system, ustalony w Hamburgu przy stwierdzaniu wagi towarów. Przedewszystkiem przeważa się często tarę i podaje jej wagę do wiadomości wszystkich obecnych. Stosuje się to nietylko przy towarach opakowanych w skrzynki, jak np. herbata, ale także przy innych towarach, np. przy zbożu, zwożonem wózkami na magazyn. Na żądanie jednej z osób kontrolujących powtarza się ważenie tary, bada się prawidłowość funkcjonowania przyrządów do ważenia, czyści się odważniki itp. Osoby, czynne przy kontroli wagi wzgl. ilości towarów, winne sobie zdawać sprawę, że decydują one o dużych wartościach i że od sposobu wykonywania przez nie obowiązków zależy w dużej mierze opinja i popularność danego portu.

Dla natychmiastowego wyjawniania różnic, mogących zajść przy kontroli towarów, co przy systemie równoczesności i wzajemności kontroli zdarza się stosunkowo rzadko, powołują czynniki kontrolujące arbitra z pośród grona osób zaprzysiężonych i wyznaczonych do tych funkcyj na dany okres czasu przez Izby Handlowe lub pokrewne instytucje. Przytem stosuje się zasadę, iż ingerencja arbitra powinna następować jeszcze w czasie dokonywania przeładunku względnie też bezpośrednio po jego dokonaniu. Późniejsze dochodzenia są bowiem utrudnione i nie prowadzą do zadawalniającego rezultatu.

Aczkolwiek zastosowaliśmy już w naszej dotychczasowej praktyce słowo „rzeczoznawca“ dla wszystkich osób, czynnych przy kontroli towarów narówni z temi, które badają jakość towarów i wydają orzeczenia w sprawach nautycznych i transportowych, zauważyć jednakże wypada, że nie we wszystkich portach szafuje się tak hojnie określeniem „rzeczoznawca“. W portach niemieckich np. rzeczoznawcą jest jedynie osoba, stwierdzająca jakość towaru i orzekająca w sprawach nautycznych i transportowych. Osoby natomiast, zatrudnione przy stwierdzaniu wagi towarów, nazywają się wagowymi, Talimanami natomiast są osoby, ustalające ilości towarów; osoby zaś powołane i ustanowione do próbobrania, nazywa się próbobiorcami.

Józef Kawczyński.

(D. c. n.)

Praca polskiej floty handlowej w roku 1934.

Rok 1934 przyniósł nieznaczne odprężenie w handlu morskim, wskazują na to zwiększone obroty w portach europejskich oraz pewna poprawa sytuacji w żegludze. Handel morski jest ściśle związany z produkcją przemysłową i bezpośrednio od niej zależny. To też podniesienie się wskaźnika produkcji przemysłowej we wszystkich prawie krajach w r. 1934 znalazło natychmiastowe odbicie w zwiększonych przewozach morskich. Rynek frachtowy nie wykazywał już w r. 1934 tak znacznych odchyleń w dół jak w latach poprzednich i cechowała go raczej stabilizacja a nawet na poszczególnych szlakach wyraźna poprawa sytuacji. O ile byłoby zawcześnie może mówić o wyraźnej poprawie w przemyśle transportów morskich, to w każdym razie w porównaniu do katastrofalnych lat 1931 i 1932 oraz części roku 1933 obecna sytuacja jest znacznie lepsza.

Ciężka sytuacja żeglugi trampowej trwała nadal w r. 1934, gdy równocześnie polepszała się sytuacja w żegludze regularnej. Pozatem bardzo charakterystycznym objawem było dążenie do decentralizacji wielkich koncernów żeglugowych, co stanowiło tendencję wręcz odwrotną od dotychczas obserwowanej. Koncentracja w przemyśle transportów morskich rozpoczęta w r. 1926 w Holandji, objęła następnie wszystkie prawie kraje, i wraz z pogarszaniem się sytuacji w żegludze stawała się coraz powszechniejszym objawem. Obecnie obserwujemy tendencję całkiem odwrotną, która szczególnie silnie objawia się w Niemczech.

Na tle powyższego pobieżnego szkicu sytuacji w żegludze międzynarodowej łatwiejszą będzie ocena działalności naszej floty handlowej w ciągu roku 1934.

Przewozy towarowe polskiej floty handlowej kształtowały się w roku ubiegłym, w porównaniu do lat poprzednich w następujący sposób:

Przewozy polskiej floty handlowej (w tonach):

	ogólne	w wywozie	w przywozie	między portami zagran.
1927	315.148	221.189	42.473	51.585
1928	526.640	367.940	132.745	25.955
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1.091.793	884.388	135.074	72.330
1932	1.094.835	914.995	90.521	89.319
1933	861.340	700.686	116.023	44.631
1934	962.367	711.873	168.098	82.396

Wzrost ogólnych przewozów w roku 1934, w porównaniu do roku poprzedniego, wynosił więc 11%, przyczem uwydatnił się szczególnie silnie w imporcie oraz w przewozach między portami zagranicznemi. Przyczyną wzrostu przewozów w imporcie do kraju było ożywienie ogólne w przywozie przez porty polskie, jakie obserwowaliśmy w ciągu roku ubiegłego. Wysoka cyfra przewozów między portami zagranicznemi oparta jest na przewozach żeglugi trampowej oraz na przewozach linji Constanza — Haifa Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego (obecnie Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.)

Poważny wzrost obrotów portowych w Gdyni i Gdańsku w roku 1934 wywarł decydujący wpływ na zwiększenie się przewozów naszej floty handlowej, chociaż w mniejszym stopniu niż należałoby tego sobie życzyć. Ale wzrost wymiany towarowej przez nasze porty, przypadał przeważnie na te kraje, do których nie posiadamy linij żeglugowych pod własną banderą.

Przewozy w żegludze trampowej i regularnej kształtowały się w r. 1934 następująco:

Przewozy w żegludze trampowej w r. 1934
(w tonach)

ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
664.153	561.198	38.056	64.899

Przewozy w żegludze regularnej w r. 1934
(w tonach)

ogólne	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
298.214	150.675	130.042	17.497

Żegluga trampowa wykazała w porównaniu do roku poprzedniego wzrost przewozów w imporcie (23.300 ton w r. 1933) oraz przedewszystkiem w tranzycie (29.480 ton w r. 1933) czyli między portami zagranicznemi. Natomiast w eksporcie przewozy utrzymały się na niezmienionym poziomie.

W żegludze regularnej wzrost przewozów (245.147 ton w r. 1933) nastąpił tak w eksporcie jak i w imporcie oraz tranzycie, szczególnie silnie uwydatnił się jednak w przywozie do portów polskich.

Przewozy poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych kształtowały się w porównaniu do lat ubiegłych następująco:

	r. 1930	r. 1931	r. 1932	r. 1933	r. 1934
Żegluga Polska	557,915	587,959	536,736	290,839	381,908
Pol. Bryt. T. O.	63,207	97,752	92,916	95,930	89,925
„Polskarob“	251,456	402,107	458,178	462,458	471,816
P. T. T. O.	6,296	3,975	6,985	12,113	18,718

Jak z powyższego zestawienia wynika, Żegluga Polska, „Polskarob“ i P. T. T. O. zwiększyły swoje przewozy w r. 1934. Pewny spadek przewozów nastąpił jedynie na linjach „Polbrytu“ do Anglji, gdzie jednak spadek cyfrowy został skompensowany przez wzrost przewozów towarów wysokowartościowych, pozwalających na lepsze wykorzystanie statków.

Na linjach, utrzymywanych przez „Żeglugę Polską“, zaznaczył się w r. 1934 poważny

wzrost ruchu towarowego między Gdynią i Gdańskiem a wielkiemi portami zachodnio-europejskiemi: Rotterdamem, Antwerpją i Hamburgiem. Przewozy między powyższemi portami obejmowały następujące ilości towarów:

Rotterdam	92.645 ton
Antwerpja	49.892 ton
Hamburg	14.271 ton

Przewozy importowe mają na powyższych szlakach przewagę nad przewozami w eksporcie. W roku ubiegłym zaznaczył się wzrost obrotów z Antwerpją oraz wzrost przewozów towarów za bezpośredniemi konosamentami (Through B/L.). Obroty na linji bałtyckiej, do Estonji i Finlandji, utrzymały się na tym samym poziomie w porównaniu z rokiem poprzednim.

W roku 1934 „Żegluga Polska" uruchomiła dwie nowe linje regularne a mianowicie w marcu do Hamburga oraz przy końcu roku, w grudniu, do Szwecji (Norrköping i Stockholmu). Na linji do Hamburga nastąpiło w kwietniu porozumienie między zainteresowanemi linjami okrętowemi, które utworzyły „Pool".

Stawki frachtowe utrzymały się w ciągu roku 1934 na niezmienionym poziomie, a nawet wykazywały w poszczególnych wypadkach lekką poprawę.

Dążąc do dalszej rozbudowy i modernizacji swej floty, celem wykorzystania stale wzrastającego ruchu towarowego między portami polskiemi a Rotterdamem, Antwerpją i Hamburgiem, udzieliła „Żegluga Polska" zamówienia na 2 nowe statki, każdy po 1.500 T.d.w., stoczniom angielskim w Newcastle on Tyne.

W żegludze trampowej uruchomiono w miarę poprawy sytuacji poszczególne statki, a mianowicie s/s Wilno w marcu, s/s Poznań w kwietniu, s/s Toruń w czerwcu i s/s Katowice w grudniu.

Na linjach Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego do Anglji przewozy kształtowały się bez większych zmian, jak również stawki frachtowe zostały utrzymane na niezmienionym przeważnie poziomie. W związku z rozwojem handlu i przemysłu rybnego w Gdyni, statki „Polbrytu" zachodziły również do Great Yarmouth w Anglji przywożąc śledzie i szproty.

Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe wykazało w roku 1934 dalszy znaczny wzrost działalności, co uwydatniło się w zwiększonych przewozach towarowych oraz pasażerskich. Dużą frekwencją cieszyły się wycieczki morskie organizowane przez Linję Gdynia—Ameryka, które dzięki dobrej organizacji i przystępnych cen zyskały sobie wielką popularność w szerokich kołach społeczeństwa.

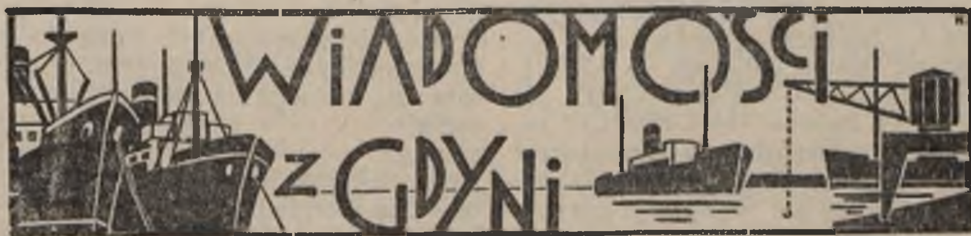
Flota Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" zrobiła w ciągu r. 1934 ogółem 168 podróży, przewożąc 446.005,5 ton węgla w eksporcie z Gdyni oraz 25.811 ton między portami zagranicznemi. — W porównaniu z rokiem poprzednim nastąpił znaczny wzrost przewozów między portami zagranicznemi.

Do poszczególnych krajów przewiozły statki „Polskarob" następujące ilości węgla:

do Szwecji	—	311.503,5 ton
do Norwegji	—	70.191 ton
do Belgji	—	46.173,5 ton
do Danji	—	25.811 ton
do Holandji	—	15.377,5 ton
do Irlandji	—	2.760 ton.

Jak z powyższych danych wynika, polska flota handlowa pomyślnie przetrwała najgorsze lata kryzysu w żegludze i wraz z poprawą ogólnej sytuacji gospodarczej wykazuje ożywienie w swej działalności.

Józef Kunert.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1934 ROKU.

Ostatni miesiąc 1934 roku był 7-ym z rzędu miesiącem ub. r., w którym obroty towarowe zamorskie portu gdyńskiego przewyższyły 600 tys. ton.

Miesiąc sprawozdawczy w obrotach zamorskich dał *672.432,1 ton* wobec 683.348,9 ton w listopadzie ub. r. oraz 535.335,3 ton w grudniu 1933 roku. Jest on zaledwie o ok. 1,9% mniejszy od *ostatnich rekordowych* wyników pracy portu, osiągniętych w *listopadzie ub. r.* oraz o 25,6% przewyższył obroty zamorskie m. grudnia 1933 roku.

Na uzyskanie tak poważnych wyników złożył się przywóz zamorski w sumie 91.395,6 ton oraz wywóz zamorski w sumie 581.036,5 ton.

Analizując bliżej przywóz (91.395.6 t.) podkreślić należy fakt, iż spadek w stosunku do ubiegłego m. listopada (93.319,3 t.) wynosi zaledwie 2,1%.

Do towarów, które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym w porównaniu z m. listopadem, a tem samem przyczyniły się do obniżenia importu należą przedewszystkiem: piryty — 660 t. (15.138 t.), owoce suszone — 1.079 t. (1.594 t.), ryż surowy — 36 t. (117 t.), śledzie — 3.076 t. (3.908 t.), tytoń — 81 t. (478 t.), orzechy i migdały — 105 t. (214 t.), korzenie — 69 t. (99 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 531 t. (1.357 t.), skóry — 2.374 t. (2.916 t.), nasiona oleiste różne — 5.241 t. (5.565 t.) i miedź — 596 t. (945 t.)

Z pośród wymienionych powyżej towarów najpoważniejszą rolę w spadku importu odegrały piryty. Przywóz ich w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się o 14.478 t. Szereg natomiast pozostałych towarów importu wykazał w grudniu pewną tendencję wzrostu. Należą tu towary: owoce świeże — 4.571 t. (2.559 t.), kawa, kakao i herbata — 1.032 t. (732 t.), fosforyty — 9.871 t. (6.111 t.), garbniki — 529 t. (476 t.), rudy żelazne — 5.490 t. (193 t.), złom żelazny — 34.816 t. (24.598 t.), papa, tektura i papier — 919 t. (652 t.), bawełna i odpadki — 7.212 t. (7.115 t.), oraz wełna z odpadkami — 1.822 t. (1.141 t.) Wzrost importu owoców świeżych wywołany został znacznem obniżeniem cła, jakie miało miejsce w końcu grudnia ub. r.

Wzrost importu fosforytów jest zjawiskiem czysto konjunkturalnem. Znaczną poprawę w hutnictwie żelaznem sygnalizuje poważny wzrost rud żelaznych oraz złomu żelaznego. Pozostałe pozycje importu bez poważniejszych odchyleń.

Analogicznie do przywozu wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (581.036,5 ton) obniżył się w stosunku do ubiegłego mies. listopada (592.029,6 t.) zaledwie o 1,8%. W porównaniu z grudniem 1933 r. (463.887,5 t.) wywóz zamorski wzrósł o ok. 25%.

Spadek wywozu wywołały w pierwszym rzędzie towary: węgiel eksportowy — 477.415 t. (494.733 t.), cukier — 8.943 t. (15.343 t.), bekony — 1.618 t. (2.278 t.), deski i łaty — 5.532 t. (8.242 t.), szyny kolejowe — 4.556 t. (6.842 t.), sól potasowa — 2.370 t. (2.855 t.), soda — 325 (831 t.), żyto — 314 t. (586 t.) i jaja — 570 t. (1.084 t.) Decydującą rolę odegrał tu naturalnie spadek wywozu węgla eksportowego. Zwyżkę natomiast wykazały pozycje towarów na eksporcie: mąka ryżowa i pastewna — 1.115 t. (495 t.), sól — 623 t. (20 t.), wędliny 401 t. (206 t.), makuchy 2.191 t. (1.850 t.), wyroby z drzewa — 354 t. (151 t.), węgiel bunkrowy — 27.818 t. (19.300 t.), koks — 25.753 t. (15.356 t.), metale różne — 4.333 t. (2.032 t.), wyroby żelazne i stalowe — 4.660 t. (2.411 t.), cynk — 1.351 t. (1.067 t.), blacha cynkowa — 547 t. (356 t.), ruda manganowa — 691 t. (brak w list.) i papa, tektura, papier — 1.017 (963 t.)

Wśród powyższych towarów eksportowych podkreślić należy stale wzmagający się eksport metali różnych (głównie żelaza handlowego) oraz wyrobów żelaznych i stalowych (blacha żelazna, ocynkowana oraz drut ciągniony) na Daleki Wschód. Pozostałe pozycje towarów eksportowych pozostają bez poważniejszych zmian.

Szczegółowo ilustruje zamorski obrót towarowy w miesiącu grudniu 1934 r. i 1933 r. poniższe zestawienie:

Import (w tonach):

	grudzień 1934	grudzień 1933
ryż surowy	36	1
owoce świeże	4.571	4.313
„ suszone	1.079	609
orzechy i migdały	105	113
korzenie	69	109
kawa, kakao, herbata	1.032	558
tytoń	81	342
napoje alkoholowe	314	40
śledzie	3.076	2.402
fosforyty	9.871	5.825
żużle Thomasa	—	—
sadze	19	148
tłuszcze zwierz. sur.	531	983
skóry	2.374	2.343
nasiona oleiste różne	5.241	3.373
oleje	166	155
żywica	606	235
kauczuk	160	538
wyroby gumowe	17	7
tłuszcze i oleje roślinne	230	269
asfalt	36	100
garbniki	529	1.158
farby	62	12
ruda żelazna	5.490	1.057
ruda manganowa	—	7.824
sól potasowa	3.909	—
piryty	660	2.952
złom żelazny	34.816	17.940
miedź	596	804
cyna	18	2
cynk	5	—
metale różne	76	902
wyroby żelazne i stal.	682	418
maszyny, apar. i części	187	96
samoch., motocykle i części	17	20
szmaty	437	257
celuloza	398	1.433
papa, tektura, papier	919	1.252
bawełna i odpadki	7.212	8.366
juta	691	810
len, konopie, sizal itd.	96	76
wełna i odpadki	1.822	1.456
różne	3.160	2.150
Razem	91.396	71.448

Eksport (w tonach):

	grudzień 1934	grudzień 1933
Żyto	314	—
ryż	85	10
mąka ryżowa i past.	1.115	450
cukier	8.943	6.370

	grudzień 1934	grudzień 1933
napoje alkoholowe	3	9
sól	623	173
bekony	1.618	1.997
wędliny	401	241
ptactwo bite	234	264
makuchy	2.191	4.065
jaja	570	1.106
skóry	4	9
deski i łaty	5.532	12.864
bale i słupy	426	2.031
wyroby z drzewa	354	159
klepki	4	—
dykty	520	802
meble gięte	309	110
wyroby koszykarskie	8	2
węgiel eksportowy	477.415	401.931
węgiel bunkrowy	27.818	11.360
koks	25.753	3.320
materjały pędne	—	1.700
nawozy azotowe	10	2.858
sól potasowa	2.370	737
soda	325	502
karbid	108	241
salmiak	—	12
biel cynkowa	52	182
szyny kolejowe	4.556	1.844
metale różne	4.333	32
rury żeliwne	405	274
wyroby żelazne i stal.	4.660	358
cynk	1.351	791
blacha cynkowa	547	108
ruda manganowa	691	—
celuloza	1	508
papa, tektura, papier	1.017	2.351
bawełna	14	26
materj. i wyr. włókniste	431	359
różne	5.926	3.734
Razem	581.037	463.888

Równolegle do spadku obrotów towarowych zaznaczył się w miesiącu sprawozdawczym spadek obrotów w ruchu statków tak pod względem ilości, jak i pojemności. Zawinęło bowiem do portu statków 379 (420) o pojemności 342.321 n. r. t. (403.639 n. r. t.), wyszło natomiast 391 statków (397) o pojemności 356.060 n. r. t. (382.583 n. r. t.)

Stanowi to spadek na wejściu 41 statków o tonażu 61.318 n. r. t. i 6 statków o tonażu 26.523 n. r. t. na wyjściu w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem. Natomiast w porównaniu z grudniem 1933 roku daje się zaobserwować pewna poprawa ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu.

Średni tonaż statku, zawijającego do portu gdyńskiego w grudniu ub. r. wyniósł — 903,2 n. r. t., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 42, oraz średni postój statku — 59,2 godzin.

Ruch statków ilustruje dokładnie poniższa tabela:

	weszło		wyszło	
	ilość statków	n. r. t.	ilość statków	n. r. t.
Polska	37	32.200	34	34.406
W. M. Gdańsk	4	4.221	4	4.221
Anglja	21	32.863	23	42.125
Danja	56	35.812	60	34.274
Estonja	13	4.821	11	4.550
Finlandja	12	17.796	11	15.543
Francja	1	814	1	814
Grecja	2	4.867	3	18.070
Holandja	7	5.300	8	5.937
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	5	4.217	5	3.929
Niemcy	45	32.254	46	30.219
Norwegja	39	29.874	42	29.312
Panama	1	147	1	147
Rumunja	2	4.820	1	2.288
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.867	8	25.035
Szwecja	115	81.027	123	82.082
Włochy	9	24.606	8	20.262
Z. S. R. R.	2	4.230	1	2.261
Razem	379	342.321	391	356.060

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: 1-e miejsce zajęła Szwecja, drugie — Anglja, trzecie — Danja, czwarte — Polska, piąte — Niemcy, szóste — Norwegja, siódme — Finlandja, ósme — Stany Zjedn. Am. P., dziewiąte — Włochy itd. wykazując pewne korzystne przegrupowanie Danji z 6-go miejsca (w listopadzie) na 3-cie (w grudniu) na niekorzyść Niemiec, które przesunęły się z 3-go miejsca (w listopadzie) na 5-e miejsce (w grudniu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 19 państw wobec 20 w listopadzie.

Ruch pasażerów w grudniu ub. roku nadal zmniejszył się. Przyjechało bowiem 247 osób wobec 254 osób w listopadzie, wyjechało zaś 35 osób wobec 434 osób w listopadzie ub. r. Z 247 pasażerów przyjechało 181 osób ze Stanów Zjednoczonych Am. P., 35 — z Anglji, 20 — z Danji, 4 — z Finlandji, 1 — z Francji, 5 — z W. M. Gdańska i 1— ze Szwecji. Z 35 pasażerów wyjechało 18 — do Anglji 4 — do W. M. Gdańska, 9 — do Stanów Zjednoczonych Am. P. i 4 — do Liberji.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1934.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w IV-tym kwartale 1934 r. przedstawia się następująco:

W IV kwartale Komisarjat Rządu udzielił 131 zezwoleń na budowę, z czego w październiku 34, w listopadzie 79 i w grudniu 18. W III kwartale ub. udzielono zezwoleń 78, a w kwartale IV udm. ubiegłego 35.

Rozpoczęto budynków w kwartale IV — 89, gdy w kwartale III ub., rozpoczęto budynków 97, a w kwartale IV roku ubiegłego rozpoczęto 30.

Budynki rozpoczęte w IV kwartale r. b. wynosić mają 104 tysiące m³, gdy rozpoczęte w III kwartale ub. wynosić miały 134 tysiące m³, a w IV kwartale ub. r. 62 tysiące m³, co w porównaniu z okresem sprawozdawczym daje poważny wzrost.

Koszty budowy wszystkich budynków rozpoczętych w IV kwartale wynosić mają 2.907 tysięcy złotych, gdy koszty budowy w III kwartale wynosić miały 3.569 tysięcy złotych, a w IV kwartale ub. r. 1.724 tysiące złotych.

Sytuację budynków rozpoczętych w IV kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	25	17	49	89
W tem:				
mieszkalnych drewnianych	1	—	—	1
„ murowan.	19	13	43	75
Kubatura w 1000 m³, ogółem	43	20	41	104
W tem:				
mieszkalnych drewnianych	0,2	—	—	0.2
„ murowan.	42	20	40	102
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	1.201	575	1.131	2.907
W tem:				
mieszkalnych drewn.	6	—	—	6
„ murow.	1.190	566	1.112	2.868

Budynki prowizoryczne.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	—	2	3	5
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	2	2	4
„ murowan.	—	—	1	1
Kubatura m³ — ogółem	—	204	774	978
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	204	582	786
„ murowan.	—	—	192	192
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	—	5	10	15
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	5	8	13
„ murowan.	—	—	2	2

Zakończono budynków w kwartale IV rb. — 83, gdy w III kwartale rb. — 32, a w IV kwartale roku ubiegłego zakończono 104 budynki.

Kubatura budynków zakończonych w IV kwartale rb. wynosi 79 tysięcy m³, gdy w III kwartale rb. wynosiła 46 tysięcy m³, a w IV kwartale roku ubiegłego 39 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w IV kwartale ub. wynosił 2.277 tys. złotych, gdy w III kwartale rb. wynosił 1.219 tysięcy złotych, a w IV kwartale roku ubiegłego 1.032 tysiące złotych.

Sytuację wykończonych budynków w IV kwartale ub. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe.

	X	XI	XII	Ogółem
Liczba budynków ogółem	21	26	36	83
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	2	—	2
„ murowan	21	24	36	81
Kubatura w 1000 m³ — ogółem	21	41	17	79
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	1	—	1
„ murowan.	21	40	17	78
Koszt budowy w 1000 zł, ogółem	575	1.226	476	2.277
W tem:				
mieszkalnych drewn.	—	25	—	25
„ murow.	575	1.201	476	2.252

Budynków prowizorycznych nie zakończono ani jednego.

Ogółem oddano do użytku 253 mieszkania o 696 izbach mieszkalnych i 276 izbach niemieszkalnych.

KOMISJA INWESTYCYJNA TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 21 bm. w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego odbyło się zebranie Komisji Inwestycyjnej Tymczasowej Rady Portu pod przewodnictwem inż. T. Wendy. Na posiedzeniu tem rozpatrywane były: sprawa podziału terenów na molo Południowem, sprawa sposobu wykonania nabrzeża od strony południowej, sprawa sposobu budowy basenu yachtowego, sprawa miejsca dla postoju unieruchomionych statków w porcie oraz sprawa zaprojektowania wiaduktu łączącego ulicę Morską z siecią dróg kołowych wolnej strefy.

PORAZ PIERWSZY STATEK POD EGIPSKA BANDERĄ W PORCIE GDYŃSKIM.

Dnia 22 bm. przyszedł z Londynu do Gdyni egipski statek „Arafat“ o pojemności 4.466 t. r. br., który zabrać ma ładunek węgla. Załoga powyższego statku składa się z 34 osób, z czego 7 europejczyków i 27 egipcjan. Zaznaczyć należy, że jest to pierwszy statek, jaki zaszedł do portu gdyńskiego pod egipską banderą (zielona z białym półksiężycem).

PIERWSZY ZNACZNY JEDNORAZOWY ZAŁADUNEK ZBOŻA W PORCIE GDYŃSKIM.

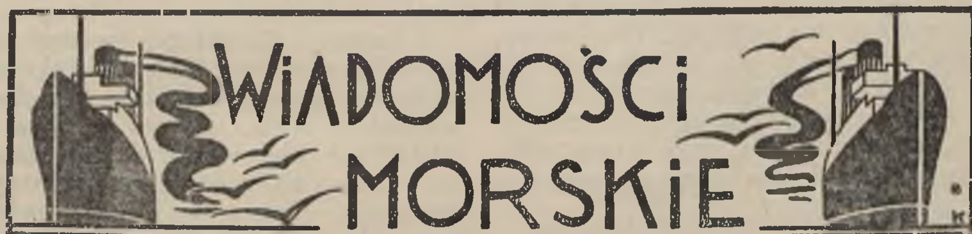
W ostatnich dniach załadowany został po raz pierwszy w Gdyni znaczniejszy jednorazowy transport zboża. Ładunek ten wynoszący około 8.100 ton zabrał statek „August“ do Stanów Zjednoczonych A. P. Dla uskutecznienia tego załadunku sprowadzone były pływające elewatory zbożowe, należące do f. Lenczat i S-ka w Gdańsku.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W GRUDNIU Z. R.

Ogólny przywóz bawełny do Gdyni w ciągu grudnia wyniósł 6.984,1 ton. Z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 5.437,7 ton, na bawełnę egipską 1.101,4 ton oraz na bawełnę egzotyczną 444 ton. Zanotować przytem należy, iż z wyżej wskazanej ilości bawełny amerykańskiej przywieziono bezpośrednio z portów Gulfu 3.940,9 ton, zaś 1.496 ton z przeładunkiem w portach Hamburgu, Bremie, Kopenhadze, Antwerpji i Londynie, największą ilość bawełny przeładowano w Bremie. Bawełna egipska przewieziona została statkami linij bezpośrednich w ilości 993,3 ton, zaś z przeładunkiem w Hull 108 ton. Cała bawełna egzotyczna przyszła do Gdyni z przeładunkiem w portach Antwerpji, Rotterdamie, Hamburgu, Bremie i Londynie. Najwięcej bawełny dla Gdyni przeładowano w Antwerpji.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW NA PORT GDYŃSKI.

W dniu 23. bm. zaprzysiężeni zostali przez Prezesa Izby p. inżyniera Napoleona Korzona w obecności pp. wiceprezesa L. Byczkowskiego, radcy J. Macha oraz dyrektora Izby p. H. Krupskiego: pp. Stanisław Kawczyński, Stanisław Mańkowski i Jan Siedlecki w charakterze próbobiorców cukru, melasy i nawozów sztucznych. Nowozaprzysiężonym rzeczoznawcom doręczone zostały odpowiednie dekrety nominacyjne.



MIĘDZYNARODOWA PRZYGOTOWAWCZA KONFERENCJA ŻEGLUGOWA W LONDYNIE.

Zapowiadana i przygotowywana od szeregu miesięcy międzynarodowa konferencja żeglugowa doszła w dniu 14. bm. w Londynie o tyle do skutku, że zebrali się przedstawiciele towarzystw żeglugowych 17 największych państw, odgrywających w żegludze międzynarodowej największą rolę i odbyli konferencję przedwstępną.

Reprezentowane były w Londynie państwa następujące: Ameryka (Stany Zjednoczone A. P.), Belgja, Kanada, Danja, Finlandja, Francja, Niemcy, Anglja, Grecja, Holandja, Indje Brytyjskie, Italja, Japonja, Norwegja, Hiszpanja i Szwecja. Pozatem brał udział w konferencji przedstawiciel Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej.

W wyniku obrad, które trwały dwa dni opublikowany został komunikat o charakterze ogólnikowym, w którym m. in. zaznaczono, że przedwstępna konferencja żeglugowa zgodnie ustaliła przygotować ogólny schemat racjonalizacji w żegludze międzynarodowej dla dalszego rozważenia go przez przedstawicieli poszczególnych państw, biorących udział w konferencji przedwstępnej w celu przedstawienia go następnie konferencji plenarnej.

Z enuncjacyj prasy fachowej wnioskować należy, iż na konferencji przedwstępnej poddano dyskusji sprawę doprowadzenia tonażu światowego do rozmiarów, odpowiadających wymogom żeglugi międzynarodowej w zależności od obrotów handlu międzynarodowego. Zaznaczyć przytem należy, iż wedle obliczeń sfer fachowych obecny stan tonażu w stosunku do zapotrzebowania, jest o blisko 8 mil. ton za wielki. Istnieje tendencja obniżenia tonażu przez uwiązanie statków, których eksploatacja się nie opłaca. Tytułem zdobycia funduszów na odszkodowanie za uwiązanie statków towarzystwa okrętowe miałyby opłacać pewne kwoty od frachtów, pobieranych przez statki, będące w ruchu. W ten sposób spodziewane jest osiągnięcie pewnej równowagi pomiędzy podażą i zapotrzebowaniem tonażu, a w konsekwencji podniesienie frachtów do wysokości opłacalności linij żeglugowych. Zwolennicy tego sposobu rozwiązania zagadnienia wskazują na pomyślne konsekwencje, jakie podobna ugoda miała w żegludze tankowej, gdzie porozumienie osiągnięto w zeszłym roku.

Do szczegółowego przedstawienia tej niezmiernie ważnej dla żeglugi międzynarodowej sprawy powrócimy niebawem.

RZYM PORTEM MORSKIM.

Dzięki intensywnym pracom pogłębiania rzeki Tybru i regulacji jej brzegów Rzym stał się dostępny dla statków morskich. Już w nowym roku genueński parowiec San Paola wszedł do Rzymu z ładunkiem 1.000 ton drobnicy. Zbyteczne jest nadmieniać, że udostępnienie Rzymu w ten sposób dla nawigacji morskiej chociażby w zimie, która we Włoszech jest okresem obfitych opadów, ma duże znaczenie handlowe.

BUDOWA NOWEGO PORTU W PALESTYNIE.

W położonej między Tel-Avivem a Haifą miejscowości Natania utworzone zostało towarzystwo mające na celu wybudowanie w tej miejscowości jeszcze jednego portu palestyńskiego. Sprzyjające położenie terenowe i bliskość okolic głównej produkcji pomarańcz mają sprzyjać realizacji tego zamierzenia.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE ZA GRUDZIEŃ I ZA ROK 1934.

W ciągu grudnia do portu w Rotterdamie i portów z nim związanych zawinęło 1.082 statki o łącznej pojemności 1.684.011 ton r. n., w tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło statków 1.017 o pojemności 1.566.843 ton r. n. W okresie dwunastu miesięcy roku ubiegłego zawinęło do portu 13.276 statków o łącznej pojemności 20.962.096 ton r. n. W roku 1933 ogólna ilość statków wynosiła 12.235 o łącznej pojemn. 18.869.151 ton r. n. Wynika z tego, że ruch w porcie Rotterdamu wraz z portami rzecznemi z nim gospodarczo połączonemi wzrósł okrągło o 2 mil. ton, czyli o ca 10%.

WZMOŻENIE OBROTÓW TOWAROWYCH W LUBECE.

W ciągu roku ubiegłego kilkakrotnie sygnalizowaliśmy wzrost przeładunków w niemieckich portach na Bałtyku. Obecnie napływać zaczynają informacje o obliczeniach ostatecznych za rok 1934. W odniesieniu do Lubeki dane cyfrowe przedstawiają się pod tym względem w sposób następujący: Gdy w roku 1933 ogólny obrót towarów w tym porcie wynosił 996 tys. ton, to w roku zeszłym wzrósł on do 1.345 tys. ton, przyczem obrót towarowy z zagranicą wykazał 860 tys. ton, gdy w roku 1933 wynosił on zaledwie 629 tys. ton.

JAPONJA BUDUJE LICZNE MOTOROWCE

W Japonji odbywa się szybki proces modernizacji floty handlowej przez zamianę starych parowców towarowych i towarowo-pasażerskich nowoczesnemi motorowcami, między któremi spotykają się jednostki o szybkościach 18—20 mil na godzinę. Zaletą tych motorowców względem silniejszych parowców jest słabe zużycie paliwa przy zastosowaniu znacznie zniżonej, oszczędnościowej szybkości oraz posiadanie, przy zastosowaniu takiej niepełnej szybkości, — olbrzymiego pola działania (zasięgu) z jednym zapasem paliwa, co w warunkach Pacyfiku ma ogromne znaczenie.

ZWYŻKA CEN NOWEGO TONAŻU W ANGLJI.

Według danych opublikowanych w specjalnym numerze Fairplay cena nowego statku, budowanego w Anglji, dość szybko wzrastała w ciągu roku 1934. Standardowym statkiem dla obliczeń był jak zwykle tramp 7.500 tonowy (DW) o słabych maszynach i prostej konstrukcji. Parowiec taki kosztował 31. 12. 1934 r. na stoczniach angielskich 52.000 Ł, podczas gdy sześć miesięcy wcześniej — 46.250 Ł, — przed rokiem zaś — 37.000 Ł.

Cena obecna odpowiada Ł 8.12.0 za tonę DW, z końcem 1933 r. — Ł 8.9.4, z końcem 1931 r. — Ł 8.9.4. W latach 1922 — 1930 cena wahała się pomiędzy Ł 8.0.0 a Ł 9.12.6 za tonę DW. W roku 1921 cena była Ł 13, wreszcie w roku 1930 średnia cena wynosiła aż 30 Ł. Podczas wojny światowej ceny były jeszcze znacznie wyższe.

Zastrzec się należy, że ceny notowane są przez lata ostatnie stale w efektywnych funtach, kryją więc w sobie dewaluację funta względem złota. To też obecny poziom Ł 8.12.00 nie odpowiada takimże cenom z okresu 1922 — 1930, lecz reprezentuje wartość mniejszą. Komentarz pisma potwierdza, że ceny obecne jeszcze są katastrofalnie niskie i budownictwo okrętów prowadzone jest z deficytem. Jeśli ceny mogły być jeszcze o 40% niższe, to tylko wskutek polityki licznych stoczni, które za cenę utrzymania chociażby części wykwalifikowanego materjału ludzkiego w przewidywaniu możliwości poprawy w przyszłości przyjmowały tak deficytowe zamówienia.

Przewidywać więc można dalszą zwyżkę cen w budownictwie okrętowem. Możliwościom nowych zamówień sprzyja akcja rozbiórki starych statków na złom, od paru lat już skutecznie wpływających w kierunku uszczuplenia globalnych liczb pływającego tonażu handlowych okrętów.

NIEMIECKIE PODRÓŻE OKRĘŻNE DOOKOŁA AFRYKI.

Dwie większe jednostki Deutsche Afrika Linien, w widocznym związku z zainteresowaniem Niemiec dla spraw afrykańskich (kolonje) wyruszyły w podróż turystyczną dookoła Afryki. Jeden ze statków, „Usambara", okrąża czarny ląd od strony Atlantyku, drugi „Adolf Woerman", od strony morza Czerwonego. Podróż okrężna statków potrwa po trzy miesiące.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DYKT DO BELGJI.

Statystyka belgijska nie wymienia krajów pochodzenia importowanych dykt. Według danych zaczerpniętych od importerów przywóz w latach 1931—1933 kształtował się w sposób następujący:

	r. 1931	r. 1932	r. 1933
		w tonach	
Ogółem	9.234	11.536	17.770
Polska i Gdańsk	2.812	3.499	3.412
Stany Zjedn. Am. P.	1.392	1.932	3.846
Holandja, Rosja i Finlandja, Litwa (w 1933)	1.571	2.516	4.523

Nadmienić należy, że cyfry dotyczące importu dykt do Belgji z Holandji obejmują głównie towar rosyjski, importowany do Belgji za pośrednictwem holenderskiem.

Jak wynika z powyższego zestawienia import z Polski w r. 1933 nieco się zmniejszył (w r. 1934 zniżka ta jest jeszcze większa), głównie na korzyść importu z Rosji i Finlandji, które podniosły jakość swego towaru, oraz importowały po niższych cenach. Zwłaszcza ceny dykt rosyjskiego pochodzenia różniły się mniejwięcej o 20% od cen eksportowych polskich, a w ostatnich czasach kalkulowały się na dykty olchowe, jak następuje:

Dla rozmiarów:

125 × 105 cm; 155 × 125 cm; 173 × 125 cm za 1 mtr.³ c. i. f. Antwerpja (1 mtr.³ około 550—600 kg):

Gatunek B — 950 fr. belg.
„ BB — 850 „ „
„ C — 720 „ „

Od cen powyższych odjąć należy 2% skonta i 2% prowizji. Zaznaczyć należy, że przewiduje się tu zwyżkę cen na dykty pochodzenia rosyjskiego w miesiącach styczniu —lutym 1935 r. o ca. 10%, bowiem zapasy dykt rosyjskich są na wyczerpaniu. Pozatem przewiduje się wzrost zapotrzebowania na towar polski w miesiącach od stycznia do mniejwięcej połowy maja 1935 r., t. j. w okresie, gdy porty rosyjskie i finlandzkie są zamknięte i państwa te mają utrudnioną dostawę. Ponieważ Belgja nie ma dużych zapasów sprowadzonego drzewa dyktowego, przeto na okres ten przewiduje się ogólną zwyżkę zapotrzebowania.

Gatunek drzewa dyktowego pożądany w Belgji: „triplex“ i „multiplex“ olchowy, brzozowy i dębowy, przedewszystkiem jednakże olchowy. Dykty mokroklejone są tu więcej poszukiwane, chociaż przewiduje się, że z czasem fabrykanci belgijscy przejdą stopniowo i na dykty suchoklejone.

Możność konkurowania z tańszym towarem sowieckim Polska zawdzięcza lepszej jakości dykt polskich (drzewo zdrowsze i powierzchnia gładsza). Pozatem rozmiary blatów dyktowych, fabrykowanych w Polsce, są więcej poszukiwane od rozmiarów dykt rosyjskich.

Wykorzystanie istniejących możliwości zbytu dla dykt polskich zależy jednak w pierwszym rzędzie od standaryzacji towaru polskiego i dobrej organizacji sprzedaży, niedozwalającej na wewnętrzną konkurencję między eksporterami polskimi.

Cło belgijskie na dykty olchowe, brzozowe i sosnowe wynosi fr. b. 31,05 od 100 kg, zaś od dykt dębowych i „okumè“ coraz więcej w Belgji poszukiwanych — fr. b. 103,50 od 100 kg.

Należność płaci się za okazaniem dokumentu załadowania, czasem — „contre acceptation“ od 45—90 dni.

Istnieje w danej chwili tendencja zamiany tam, gdzie to jest możliwem triplexu i multiplexu dyktami „lamelle“, powoduje, że już dziś można umieszczać na rynku belgijskim do 200 mtr.² miesięcznie dykt „lamelle“, jednakże cyfra ta według przewidywania importerów ma tendencję zwyżkową z miesiąca na miesiąc.

Ceny na dykty „lamelle“ na rynku belgijskim fabrykowane od wewnątrz z drzewa jodłowego od 1 mtr.² c. i. f. Antwerpja łącznie z 5% prowizją oraz del crederem od wartości, według informacji importerów, były w grudniu następujące:

13 mm. —	fr. belg.	26.27
16 mm. —	„	28,04
19 mm. —	„	30.34
22 mm. —	„	32.69
25 mm. —	„	34.46
30 mm. —	„	38.19.

Grubości najwięcej poszukiwane są: 19, 22 i 25 mm., również jednak dość poważne zapotrzebowanie i na inne rozmiary, nawet do 35 i 40 mm.

Kwestja rozmiarów odgrywa dość poważną rolę. Producenci niemieccy dostarczają głównie dykty „lamelle“ ca. 1,50 × 4,50 m. i ten rozmiar cieszy się największem powodzeniem. Można również znaleźć nabywców i na rozmiary 2 metrów, lub 2,40 × 1,20 m i × 1,50 m; ale przy tych rozmiarach cena musiałaby być nieco obniżoną, ponieważ przy wycinaniu nie otrzymuje się dostatecznie dużego brzegu.

Dla dykt „lamelle“ fabrykowanych od zewnątrz i wewnątrz z drzewa olchowego cena jest mniejwięcej wyższą o 15% od wyżej podanych.

W związku z istniejącemi możliwościami zbytu dykt „lamelle“ winni producenci polscy, mający odpowiednie urządzenia, zainteresować się w szerszej mierze wykorzystaniem konjunktury i wzmóc eksport na rynek belgijski.

Konsulat R. P. w Antwerpji.

WARUNKI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO HOLANDJI.

Przy dostawach kompletów skrzynkowych do Holandji odgrywają decydującą rolę z punktu widzenia importerów następujące momenty:

1) Towar musi być niezabrudzony, ponieważ skrzynki są używane do pakowania między innemi masła, herbaty itp.

2) Komplety skrzynkowe muszą nadejść tak, by pozwolić na zrobienie skrzynek: każdy poszczególny transport powinien zatem

stanowić określoną kompletną całość, niewykazującą żadnych braków,

3) Komplety powinny być dostarczone tak, by umożliwić łatwy podział towaru pomiędzy poszczególnych odbiorców importera.

4) Towar powinien nadejść dobrze opakowany.

5) Towar powinien być dostarczony w ustalonym terminie.

Ścisłe wykonanie warunków tych musi być przestrzegane zwłaszcza przy dostawach drogą morską. P. I. E.

ZAPOTRZEBOWANIE NA KLEPKI NA RYNKU SZKOCKIM.

W związku ze wzmożonym eksportem śledzi istnieje obecnie w Szkocji duże zapotrzebowanie na klepki do wyrobu beczek na śledzie.

W okresie od stycznia do września ub. r. sprowadzono do Wielkiej Brytanji 236,640 loads (1 tona — 1.32 load) klepek. W tym samym okresie roku ubiegłego sprowadzono ogółem 163.322 loads. Klepki importowano głównie z Finlandji, Szwecji, Norwegji i Rosji Sowieckiej. Najważniejszym okręgiem zbytu dla klepek jest Wschodnia Szkocja, gdzie znajdują się główne ośrodki rybackie, jak: Aberdeen, Peterhead, Fraserburgh, Stonehaven, Arbroath. Klepki używane do wyrobu beczek na śledzie są wyrabiane z drzewa miękkiego: jodły i sosny. Surowiec musi być spoisty i w drobnym gatunku.

Żądane wymiary są następujące:

Klepki do całych beczek: długość — 31 cali; grubość — 11/16 cala; szerokość — 2,2½, 3, 3¼ i 4 cali.

Klepki do półbeczek: długość — 24 cale; grubość — 9/16 cala; szerokość — 2, 2½, 3 i 3½ cali.

Cło od klepek wynosi 10% od wartości towaru. P. I. E.

IMPORT MĄKI I OTRĄB DO FINLANDJI.

Fińska Rada Ministrów, anulując swoje rozporządzenie z dnia 25. 1. 1934 r. w sprawie clenia mąk poślednich, zarządziła w dniu 14. 12. 1934 r., że następujące mąki poślednie będą clone stosownie do poz. 49 fińskiej taryfy celnej (to znaczy ze stawką 0,30 Fmk. za kg):

a) otręby żytnie, których naturalna zawartość popiołu przewyższa 4,5% suchej substancji,

b) mąka poślednia żytnia, której naturalna zawartość popiołu wynosi 3,2 — 4,5% suchej substancji oraz otręby pszenne i mąka poślednia pszenna, których zawartość popiołu wynosi conajmniej 3,2% suchej substancji, o ile nie były do nich wmieszane środki mineralne oraz o ile są one odpowiednio farbowane.

Inne mąki poślednie i otręby będą oclone jako odpowiednie mąki. — Rozporządzenie to wchodzi natychmiast w życie. Zaznaczyć należy, że Polska nie korzysta z klauzuli największego uprzywilejowania w zakresie importu mąki pszennej pośledniej o zawartości popiołu 3,2 i 3,4%, w związku zaś z tem nie korzysta z kontyngentów przysługujących Francji i Holandji. Jednak istnieją domniemania, iż Finlandja starać się będzie dojść z Francją w tych kwestjach do porozumienia w czasie najkrótszym. Holandja zaś nie wchodzi prawie w rachubę jako dostawca mąk poślednich o zawartości popiołu 3,2 i 3.4%.

ZMIANY USTAWY O REGLAMENTACJI PRZYWOZU W DANJI.

W rezultacie przeprowadzonych ostatnio w komisjach parlamentarnych konferencyj, dotyczących rewizji obowiązującej obecnie ustawy walutowej (reglamentacja importu), rząd duński przedłożył w parlamencie nowy projekt. Projekt ten zawiera pewne zmiany dotychczas obowiązujących przepisów, nie zmienia jednakże zasad.

Z punktu widzenia interesów polskich na uwagę zasługuje zwolnienie niektórych towarów z pod restrykcyj (słoma, siano, skóry), oraz pewnem ułatwieniem może być osłabienie zasady przydziału dewiz importerom na podstawie procentowego stosunku do importu z 1931, co ułatwi wnoszenie zażaleń do Komisji Interwencyjnej.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA TOWARY Z ARGENTYNY I URUGWAJU.

Począwszy od dnia 1 marca 1935 r. na towary, pochodzące z Argentyny i Urugwaju, będą honorowane świadectwa pochodzenia wystawione i awizowane wyłącznie w kraju pochodzenia towarów.

ZNIŻKA CŁA NA MASŁO W BELGJI I CZECHOSŁOWACJI.

Na podstawie dekretu rządu belgijskiego z dnia 2/3 stycznia 1935 r. opłata importowa w Belgji od masła, przywożonego z zagranicy została obniżona z 8,50 na 8,— fr. od 1 kg.

Tak samo w Czechosłowacji zostało ustalone z ważnością od 10 stycznia 1935 r. — cło na masło naturalne, świeże lub solone. także topione, na Kc. 420,— (dotychczas 630 Kc.).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27-GO GRUDNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. W związku z zawarciem umowy handlowej z Belgją odnośnie importu szkła taflowego uregulowany został import tego artykułu w ten sposób, że z ilości 750.000 metrów kwadratowych przyznane zostało Belgji 28,7%, innym państwom bez W. Brytanji — 1,3%; z ilości powyżej 750.000 — 35,8725% i dla innych państw — 1,6275%. Zaznaczyć należy, że cło na szkło taflowe wynosi 4 szyl. od 100 stóp² + 10% ad valorem tak zwanego cła primage. Artykuły powyższe pochodzenia brytyj-

skiego opłacają stawkę celną według taryfy preferencyjnej.

BELGJA. Obniżona została do wysokości 8 fr. opłata licencyjna od importowanego masła.

BUŁGARJA. Przydział kontyngentów na rok 1935 pomiędzy poszczególne firmy został już ukończony. Około 2.500 firm uzyskało kontyngenty w łącznej wysokości 2,5 miljarda lewów.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 8. 12. 34 r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz nasion buraka cukrowego i pastewnego z poz. 52 czsl. taryfy celnej.

Każda przesyłka tych nasion, o ile ma otrzymać pozwolenie wywozu, musi być plombowaną, o ile zawiera nasiona oryginalne, wzgl. znakowana przez kompetentne stacje kontrolne dla nasion, o ile zawiera nasiona zwyczajne.

Z ważnością od 16 grudnia 1934 r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz kos i sierpów także w połączeniu z drzewem z poz. 452 czsl. taryfy celnej.

Dowóz ma być powszechnie zezwalany, przyczem nie jest potrzebne pozwolenie przywozu, lecz wystarczy potwierdzenie zgłoszenia na przepisowym formularzu.

ESTONJA. Rozszerzoną została lista towarów objętych reglamentacją importu przez wprowadzenie poz. 135 farby organiczne i syntetyczne i poz. 185 przędzę z jedwabiu naturalnego i sztucznego i punkt 3 tejże pozycji — z jedwabiu sztucznego bez domieszki naturalnego.

Bank estoński postanowił wprowadzić ułatwienia w handlu dewizami, wyrażające się w przywróceniu bankom prawa handlu zagranicznemi walutami krajów, z któremi Estonja ma czynny bilans handlowy. Waluty państw, z któremi Estonja ma umowę clearingową, zostały wyłączone. Ograniczeniom nie podlega sprzedaż marek niemieckich i łatów.

FINLANDJA. Z dniem 1 stycznia 1935 r. wprowadzone zostaną zmiany cła na owies, pszenicę, kukurydzę, mąkę owsianą, pszenną, otręby wszelkiego rodzaju, makuchy itp.

INDJE HOLENDERSKIE. Holenderski Instytut Clearingowy zarządził na podstawie upoważnienia rządowego, że z mocą obowiązującą od 1. I. 35 r. wywóz z Indyj Holend. do Niemiec będzie kontrolowany drogą wydawania pozwoleń wywozowych przez Biuro Kryzysowe w Hadze.

LUKSEMBURG. Dekretem z dnia 4 grudnia 1934 roku zniesione zostały dotychczasowe rozporządzenia dotyczące reglamentacji importu produktów rolnych i ustanowione nowe, na mocy których następujące produkty rolne i ogrodowe podlegają systemowi licencyjnemu: ziemniaki, jaja w skorupie i pochodne, zboża i pochodne, owoce, tłuszcze sztuczne wszelkiego rodzaju i krzewy.

Zniesione zostało rozporządzeniem z dnia 10 grudnia 1934 r. reglamentacja importu wełny czesankowej, przeznaczonej do detalicznej sprzedaży przędzy wełnianej, koców wełnianych i tkanin podpadających pod poz. 512, 513, 514, 517 i 528.

RUMUNJA. W związku z nowym systemem handlu zagranicznego Min. Handlu i Przemysłu ogłosiło, że import zagraniczny na warunkach kredytowych dopuszczalny jest tylko za uprzedniem zezwoleniem komisji do spraw regulowania przywozu. Podania należy kierować do komisji tej, działającej przy Min. Handlu i Przemysłu.

SYRJA. Wprowadzone zostały zmiany celne na następujące towary: poz. 177 bawełna surowa — taryfa maksymalna 50% — normalna (z tej ostatniej korzysta Polska), 25% ad valorem; 178 — odpadki bawełniane 50%—25%, poz. 181 przędze bawełniane A surowa — a) 800 piastrów syr. i 400 p. syr.; b) 2400—1200; c) 1200 —600; B. bielona a) 950 i 475 piastrów syryjskich za 100 kg brutto, pozatem tkaniny bawełniane, inne tkaniny, pasmanterję bawełnianą, pończochy i skarpetki, rękawiczki bawełniane, wyroby dziane, ceratę i konfekcję bawełnianą.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Sfery gospodarcze wysuwają dezyderaty zmiany szeregu stawek celnych. Między innemi zgłoszono propozycję podwyższenia ceł na bekony, brezenty, ubrania damskie, bibułkę przebitkową, drzwi do okna, glukozę, dykty i forniery.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale“ z dnia 13 grudnia 1934 roku Nr. 292 ogłasza dekret król. z dnia 2 grudnia 1934 r. Nr. 1961, który wprowadza zmiany do ustawy z dnia 2. XI. 33, poddającej import olejów mineralnych systemowi licencyjnemu. Zmiana polega na wyodrębnieniu smarów, których import ulec ma większym ograniczeniom niż import innych olejów mineralnych. W szczególności system licencyjny rozciągać się będzie na import smarów już przy ilości 200 kg nie zaś 1.000 kg, jak przy innych olejach. Dyskryminacja ta powtarza się również przy imporcie w partjach, w którym to wypadku podlega ustawie przywóz miesięczny smarów od 1.500 kg, gdy reguła ogólna mówi o 15.000 kg. Wreszcie pozwolenia „generalne“ na przywóz smarów mają zastosowanie przy ilościach powyżej 1.500 kg miesięcznie, dla innych zaś olejów mineralnych od 300 ton miesięcznie.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Przedstawiciel z Meksyku obejmie reprezentację firm polskich, produkujących tanie gatunki dykt, obicia meblowe, plusze itd. E/31748/40/Ch.

Firma marokkańska zainteresowana jest przedstawicielstwami eksporterów branży drogeryjnej, ceramicznej oraz pokrewnych. E/32821/46/Ch.

Firma włoska interesuje się importem wyrobów porcelanowych i szklanych. P/33083/65/Ż.

Firma palestyńska pragnie nawiązać kontakt z wytwórniami żelatyny i soków owocow. P/33044/21/Ż.

Poważna firma w Batawji (Indje Holend.) interesuje się importem towarów polskich z zakresu galanterji oraz przedmiotów użytku domowego (guziki i spinki do kapeluszy, naczynia kuchenne). P/30060/47/Ż.

Poważna firma w Tel-Avivie poszukuje dostawców wódek i likierów. P/29668/32/Ż.

Firma syryjska interesuje się dostawą artykułów porcelanowych, kamionkowych, szkła i piłek gumowych. P/33034/46/Ż.

Firma egipska jest zainteresowana w imporcie kantówki c. i. f. Aleksandrja. Wskazane są konkretne oferty. P/31507/73/10/MM.

Firma palestyńska pragnie importować z Polski drabiny budowlane (rusztowania). P/31452/40/MM.

Firma angielska prosi o oferty na jęczmień browarny. R/32584/26/Pi.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

TANIO ŁOWIONY A DROGI W DETALU SZPROT. — CZY ZASADA OGRANICZANIA POŁOWÓW JEST ZDROWA.

Jak przewidywaliśmy, oceniając połowy grudniowe (p. Nr. 1/2 Biuletynu) zmniejszenie naturalne połowów nam bynajmniej nie grozi. Zastosowanie połowów włókiem, szczęśliwie zaprowadzone z inicjatywy naszej centralnej i lokalnej administracji rybackiej wysunęło Polskę stopniowo na pierwsze miejsce wśród państw, poławiających szproty na wodach Bałtyku.

Przeciwnie, jak należało się spodziewać, z nadejściem silniejszych mrozów odżyło, jak prawie rok rocznie, zagadnienie ograniczania połowów wobec „nadmiaru“ szprotów, dostarczanych przez rybaków dla wędzarń i na rynki miejscowe. Jeszcze kilka lat temu wędzarnie były drugorzędnym odbiorcą szprotów: dziś rzecz się ma odwrotnie, gdyż wędzarnie, zwłaszcza przy cieplejszej pogodzie, gdy rozwożenie szprotów ciężarówkami i wagonami na dalsze odległości jest niemożliwe, są głównym pośrednikiem pomiędzy rybakiem, jako dostawcą towaru szprotowego loco Gdynia lub Hel, a konsumentami w kraju. Wędzarnie wybrzeża spełniają więc szczytną rolę udostępnienia ryby morskiej spożywcom 33-miljonowego kraju, służąc równocześnie interesom rybaka — „producenta“ i śródlądowego konsumenta tej delikatnej, pożywnej i niedrogiej ryby.

Szprot jest istotnie niedrogą rybą, nawet nieproporcjonalnie tanią, mając na względzie jej wartości odżywcze: cena jej spada do 6 zł. i niżej w razie obfitych połowów, za 50 kg. A w tymże czasie odbiorca w kraju płaci za tę rybę w stanie wędzonym 100 — 120 gr i więcej za kg. Rozpiętość rażąco duża. Stanowczo szprot wędzony w głębi kraju, majac na uwadze miejscowe ceny mięsa i wyrobów mięsnych jest za drogi, stając się przez to nie artykułem spożywczym pierwszej potrzeby, lecz artykułem spożycia luksusowego i traci przez to możliwości znacznego zbytu, gdyż cena jego niewiele już się różni od cen drogo opakowanych w puszkach konserw rybnych.

I oto w tych warunkach u zrzeszonych rybaków zarysowuje się w sezonie ponownie tendencja ograniczania połowów, ażeby nie obniżać katastrofalnie ceny. W ubiegłym tygodniu na Helu doszło nawet do starcia pomiędzy rybakami zrzeszonymi a wyłamującymi sie z pod działania uchwał Pol. Zjednoczenia Rybaków Morskich. Sytuacja taka daje powód do zapytania — czy istotnie na „rybackim końcu“ łańcucha, prowadzącego od połowu do konsumpcji wędzonego szprota w kraju, leży sedno zagadnienia i czy istotnie, jeśli rybacy będą sprzedawać szproty po 2 złote i niżej za 50 kg., jak bywało jeszcze 2 — 3 lata temu, towar dojdzie tańszy do rąk konsumenta.

Co do wędzonego towaru, to odpowiedź jest nietrudna. Rozpiętość ceny pomiędzy ceną surowca a wędzonego towaru w miejscach spożycia wypełnia praca, koszta i zarobek wędzarni, transport i wreszcie pośrednictwo handlowe. Wędzarnie sprzedają towar obecnie loco wybrzeże po 46 gr. za kg. przy kalkulacji: 16 zł. surowiec, robocizna 10 gr., opakowanie 8 gr., opał 4 gr., administracja i podatki 4 gr., zarobek 4 gr.

Pozostałą marżę do 100 — 120 gr. pochłania przewóz kolejowy i pośrednictwo sprzedaży hurtowej i detalicznej. Co do tego ostatniego, — nadmienić należy, że szprot wędzony jest towarem psującym się, czem się częściowo tłumaczy wysoka jego cena w detalu. Nie ulega jednakże wątpliwości, że wysokie koszty przewozu kolejowego jakie obciążają towar, który się zepsuje, lub nie, albo częściowo uschnie, bardzo ważą na ostatecznej cenie detalicznej szprota.

Jak wiadomo specjalna ulgowa taryfa zeszłoroczna na przewóz wędzonych szprotów z wybrzeża została w tym sezonie zniesiona i kolej pobiera obecnie przeciętnie 50 proc. wartości sprzedanego przez wędzarnię wędzonego produktu. Tak wysoki koszt transportu oczywiście niezmiernie ciąży na sprzedanym następnie przez detalistę towarze. —

Między sprzedażą detaliczną szprota a tak aktualną dziś tanią sprzedażą pomarańcz da się przeprowadzić analogja. Gdy zniżonem zostało znacznie cło na pomarańcze (z 200 zł. na 40 zł. za 100 kg.) przywożone przez morską granicę nastąpiła interwencja rządowa celem obniżenia cen.

A ze szprotami wędzonemi: dopiero gdy kolej obniży bardzo znacznie taryfę kolejową na szproty, t. zn. chociażby do poziomu zeszłorocznego, — powstanie możliwość skutecznej obniżki cen na szprota wędzonego. — Być może, że przy akcji zniżania cen tego artykułu obeszłoby się nawet bez interwencji rządowej, ze względu na znaczne zainteresowanie organizacyj społecznych dla tej konsumpcji.

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 19-go stycznia następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy“** wysprzedane.
2. **Solone w Gdyni „Polonia“** wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth“.** Small

matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.

4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary 71, matties ordinary 72, matfulls ordinary 74.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy"** wysprzedane.
2. **Importowane angielskie** matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE.

Oryginalne islandzkie matjasy 85.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65, Slee i Vaar z r. 1934 — 55, takież z roku 1935 — 36, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg, z grudnia 1934 roku — 82 do 84.

SZWEDZKIE ŚLEDZIE:

Przerabiane w Gdyni firmy „Polonia", oclone: cięte (Schneideheringe) szwedzkiego połodu, krajowego solenia 40/50 do 50/60 sztukowe — 74 złote za beczkę.

Na rynku solonego śledzia na razie ożywienia niema. Ceny odpowiednio nie zwyżkują, chociaż zagranicą równolegle odbywa się proces zwyżki na śledzie, jak yarmouthy, tak też szczególnie na islandzkie matjasy, wobec powszechnego wyczerpywania się przedniejszych gatunków szkockich. Liczyć się należy więc ze zwyżką dalszą na śledzie solone w lutym, na islandzkie zaś (oryginalne, nie norweskie), już w najbliższym czasie. Spekulujący jednakże na zwyżkę mogą się przeliczyć wobec nie zupełnie wyjaśnionej, i to nietylko u nas chłonności rynku dla lepszych gatunków w razie zwyżkowania ich cen.

WYSTAWY I TARGI

WYNIK KONKURSU OKIEN WYSTAWOWYCH NA POMORZU Z OKAZJI XV-LECIA ISTNIENIA ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH.

W dniu 21 bm. Zarząd Główny Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu zatwierdził wynik konkursu okien wystawowych, odbytego w dniu 8 grudnia z. r.

Na podstawie przesłanych sprawozdań i fotografij stwierdzono, że impreza ta udała się nadspodziewanie dobrze i była nietylko wyrazem wielkiej solidarności kupiectwa w dniu jego jubileuszu, ale miała wybitne znaczenie gospodarcze i propagandowe. Dyplomy związkowe za najlepsze wystawy przyznano 13-tu firmom, a mianowicie:

Brodnica — Sobociński Ferdynand
Gdynia — „Polski Przemysł Włókienniczy" wł. Apolinary Schmalhofer
Grudziądz — Szubarga Seweryn
Kościerzyna — Skaja Piotr
Kowalewo — Główczewski Kazimierz
Lubawa — Fiszeder Bernard
Nowe — Jaździewski Wincenty
Starogard — Bracia Gumińscy
Świecie — Kuberski Franciszek
Tczew — Witosławski Edmund
Toruń — Kałamajski Stefan
Tuchola — Odejewski Antoni
Więcbork — Kosecki Bolesław

Pozatem wydano 26 listów pochwalnych.

Trudne zadanie Zarządu Głównego polegało na wyborze z pośród dyplomowanych wystaw najpiękniejszej wystawy ogólno-pomorskiej i odznaczeniu jej nagrodą ufundowaną przez Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej p. Inż. Korzona. Jednomyślną uchwałą przyznano nagrodę tę f-mie „Kałamajski" w Toruniu. Prezes Związku doręczył cenną tę nagrodę Prezesowi Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu z odpowiednią gratulacją i podziękowaniem dla wszystkich uczestników konkursu. Konkurs ten będzie powtarzany prawdopodobnie rok rocznie w czasie Walnego Rocznego Zjazdu Delegatów.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW TOWARÓW POLSKICH W KRAJACH DALEKIEGO WSCHODU.

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że eksponaty przeznaczone na „Wystawę Prób i Wzorów w krajach Dalekiego Wschodu" należy kierować pod adresem firmy „Warta" T-wo Ekspedycyjne — Gdynia, Port Centralny, wzgl. pod poprzednio podanym adresem Far East Line — Gdynia, Wolna Strefa, Magazyn 6 przy równoczesnem zawiadomieniu firmy „Warta" — Gdynia, Starowiejska 7, której należy dostarczyć specyfikacje wysyłanych eksponatów w 3 egzemplarzach.—

Przesyłki będą przyjmowane do dnia 10 lutego br., gdyż okręt wiozący wystawę odejdzie w późniejszym, aniżeli pierwotnie było podane, terminie.

Instytut zastrzega się, że eksponaty nie wrócą do kraju, ponieważ w zasadzie przeznaczone są do utworzenia stałej wystawy w Szanghaju przy Izbie Chińsko-Polskiej.

Firmy, które pragnęłyby zwrotu swych eksponatów, winny wyraźnie to zaznaczyć, przyczem ponoszą one koszty zwrotu tych przesyłek.

Instytut równocześnie nadmienia, że firmy, które do dn. 5. II. br. nie uiszczą opłaty za udział, wynoszący zł. 100.— nie będą mogły korzystać z przedstawienia wzorów i prób na wystawie. Kwoty należne za udział w wystawie należy przesłać na konto P. K. O. Nr. 21 680 z zaznaczeniem, iż jest to opłata za udział w wymienionej wystawie. —

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło.

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 8 do 14. I. 1935 minął pod znakiem wznowienia eksportu, w szczególności do Anglji, która ze względu na niewystarczające dowozy masła świeżego notuje wysokie ceny, przy mocnej tendencji. Z początkiem stycznia eksportowane transporty zrealizowano po 73 sh, a w międzyczasie notowania jeszcze zwyżkowały. W tych warunkach nie odczuwało się zbyt dotkliwie zupełnego braku zbytu na rynku krajowym, który w dalszym ciągu notuje spokojnie.

Sytuacja na rynkach zagranicznych w szczególności w Anglji uległa w ubiegłym okresie sprawozdawczym od 15. do 21. 1. 35. dalszej poprawie. Według ostatnich wiadomości notowane jest masło polskie loco Londyn 80 sh. za cwt., jednak tej dla nas korzystnej konjunktury eksporterzy polscy przeważnie wykorzystać nie mogą. Z tego też powodu rynek krajowy notuje bardzo spokojną tendencję przy cenach zniżkowych. Poza drobnemi tranzakcjami zawieranemi na poziomie notowania poznańskiego, sprzedaże dochodzą do skutku po ca zł 2,30 za kg I gatunku.

Jaja.

W dniu 14 bm. płacono za jaja świeże z Poznańskiego normalnej wielkości zł 135—140 za skrzynię 24-kopową. Tendencja słabsza.

Za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego płacono w dniu 21 bm. zł 130 do 135 za skrzynkę 24-kopową. Podaż świeżego towaru wzrasta.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1934 R. I PIERWSZĄ POŁOWĘ STYCZNIA 1935 R. WEDŁUG DANYCH POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ.

Na tutejszym rynku frachtowym w grudniu oraz początkiem stycznia panowało znaczne ożywienie, przedewszystkiem wskutek pojawienia się pierwszych partyj zboża na poczet tranzakcyj z Rzeszą Niemiecką. Już jednak w pierwszej połowie stycznia zaznaczył się brak ładunków. Wskutek nadmiernej podaży statków w stosunku do znajdujących się na rynku ładunków zaznaczyła się w styczniu zniżka stawek frachtowych.

Anglja.

W grudniu oraz początku stycznia w związku z zakończeniem sezonu panowało znaczne ożywienie w eksporcie drewna do Anglji, tak, że poza statkami linjowemi ładował cały szereg statków trampowych. Tytułem przykładu można nadmienić, że płacono z Gdyni do Tyne-Dock za partję całostatkową 300 stds. D. B. B. sh. 31/— za std. na warunkach Baltwood gross, zaś z Gdyni do Londynu otrzymał statek o ładowności 500 stds. sh. 26/9 za std. Baltwood net. Z Gdańska wyekspedjowano szereg statków trampowych do Londynu i Hull, które otrzymały mieszane ładunki drewna. Płacono za D. B. B. sh. 28/— za std., sh. 45/— za std. obrzynanego drewna twardego, oraz sh. 50/— za std. nieobrzynanego drewna twardego, na warunkach Baltwood net. Uderza różnica między stawkami frachtowemi płaconemi przy załadunku w Gdyni oraz Gdańsku, które w pierwszym wypadku są o ca. 2/— niższe na std. ze względu na niższe koszta załadunku w Gdyni, mniejszą ilość przeholowań, oraz w związku z tem lepszą ekspedycją.

Wyekspedjowano również z Gdańska szereg statków przeważnie szwedzkich i niemieckich z ładunkami zboża. Stawka frachtowa Gdańsk — Londyn przy partjach całostatkowych wynosiła sh. 7/— za 1000 kg zboża ciężkiego. Wyekspedjowano m. in.:

800 ton Gdańsk/Plymouth
800 „ „ /Sharpness
1100 „ „ /Avonmouth
400 „ „ /Ipswich.

Belgja.

Również i eksport do Belgji wykazał znaczne natężenie w grudniu oraz początku stycznia. Pojawiały się przeważnie partje zboża oraz nieco drewna. Wyekspedjowano poza statkami linjowemi szereg outsiderów, które kompletowały ładunki od szeregu załadowców. Za zboże ciężkie luzem płacono sh. 3/9 w złocie za 1000 kg, za D. B. B. sh. 20/— do 21/— w złocie za std., za obrzynane drewno twarde sh. 6/— do 6/3 w złocie za cbm., oraz sh. 6/6 do 6/9 w złocie za cbm. nieobrzynanego drewna twardego.

Sezon eksportu podkładów dębowych należy uważać za zakończony. Załadowano natomiast w pierwszej połowie stycznia już 2 statki na poczet nowych kontraktów. Dalsze partje spodziewane są w lutym.

Holandja.

Statki linjowe wystarczały całkowicie, aby zabrać pojawiające się na rynku ładunki. Eksport zboża był bardzo nieznaczny, przyczem płacono Hfl. 2,30 za 1000 kg z Gdańska do Amsterdamu i Rotterdamu. Głównym towarem eksportowym w tym kierunku było drewno, za które płacono Hfl. 12,50 za std. D. B. B. Ruch drobnicowy bez zmiany i po dotychczasowych stawkach.

Danja.

Danja pokrywała swe zapotrzebowanie na zboże we Francji, bądź też w Szwecji, wskutek czego eksport zboża polskiego zmalał. Za małe partje wysłane statkami żaglowo-motorowemi płacono Rmk. 5,50 za 1000 kg do portów położonych nie bardziej na północ od Aarhus. Wysłano nieco znaczniejsze transporty makuchów po stawce Rmk. 7,50 za 1000 kg przy tej samej podstawie. Zwyżka stawek płaconych przy drobnych partjach jest spowodowana okresem zimowym, w ciągu którego jedynie nieliczne silniejsze statki żaglowo-motorowe nie zaprzestały żeglugi.

KOMUNIKATY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W poniedziałek, dnia 21 stycznia 1935 r. odbyło się w Grudziądzu pierwsze w roku bieżącym plenarne zebranie Zarządu Głównego, pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego. Na wstępie nowoobrani członkowie Zarządu Głównego pp. Maćkowiak z Torunia i Kreft z Grudziądza złożyli uroczyste przyrzeczenie solidarnej współpracy w Zarządzie dla dobra kupiectwa pomorskiego. Następnie uzupełniono Prezydjum przez wybór 3-ch wiceprezesów, a mianowicie: pp. Radcy Ruchniewicza z Grudziądza, Prezesa Maćkowiaka z Torunia i Prezesa Dra Smolenia z Gdyni. Pozostały jeszcze jeden mandat wiceprezesa zarezerwowano dla okręgu Nadnoteckiego. Sekretarzem Związku wybrano p. Adama Korzeniewskiego, a skarbnikiem Związku p. Piątkowskiego z Grudziądza.

W dalszym ciągu nastąpił wybór Komisyj: budżetowej, opinjodawczej, statutowej i wnioskowej. Aż do zatwierdzenia nowego statutu uchwalono rządzić się statutem dotychczasowym. Cały teren administracyjny Związku podzielono na okręgi i wybrano z pośród członków Zarządu Głównego wizytatorów dla wszystkich Towarzystw Związkowych. Po załatwieniu wszystkich tych formalności przedstawił Prezes Związku gotowy program pracy Centrali na I-szy kwartał 1935 r., komunikując, że wszystkie uchwały Walnego Zjazdu zostały odpowiednio opracowane i doręczone poszczególnym władzom. Uchwalono, ażeby specjalna delegacja Zarządu Głównego udała się w ciągu miesiąca lutego do Warszawy, celem przeprowadzenia z władzami centralnemi rozmów w sprawie realizacji uchwał zjazdu grudziądzkiego. W dalszym ciągu zatwierdzono program pracy branżowej na odcinku handlu kolonjalnego i bławatniczego. W sprawie fuzji z Okręgiem Nadnoteckim przyjęto do wiadomości dalszy postęp prac organizacyjnych.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	29. 1.	2. 2.	6. 2.	9. 2.
Śląsk	5. 2.	9. 2.	13. 2.	16. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 4. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Niobe	28. 1.	30. 1.
Egeria	4. 2.	6. 2.
Minos	11. 2.	13. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 31. 1.
s/s Tiber — z Gdyni 7. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 1. 2. — z Gdańska 2. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 29. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 28. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 28. 1.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	29. 1.	2. 2.
Albert	5. 2.	9. 2.
Tatti	9. 2.	12. 2.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 1. s/s Akershus — z Gdyni 8. 2.

s/s Akershus — z Gdyni — 22. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 2. s/s Ursa — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ariadne	28. 1.	30. 1.
Condor	31. 1.	2. 2.
Oscar Fridrich	4. 2.	6. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	29. 1.	1. 2.	9. 2.
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 2. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 29. 1. s/s Irene — z Gdyni 4. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 29. 1. — z Gdyni 31. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 31. 1.
s/s Lwów — z Gdańska 4. 2. — z Gdyni 7. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 2. 2. s/s Minorca — z Gdyni 9. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 4. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas—Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 29. 1. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 28. 1. s/s Algeria — z Gdyni 20—25. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 30. 1.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 26. 1. m/s Gotland — z Gdyni 6. 2.

m/s Nordland — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 1. 2. s/s Cliffwood — z Gdyni 8. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2. s/s Aura — z Gdyni 20. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Eknaren — z Gdyni 13. 2. m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bellerophon — z Gdyni 26. 1. s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 10. 2. s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 stycznia:

m/s AMERIKA lin. z portów Gulfu z bawełną Bergenske.
m/s VASALAND lin. dla wyład. i ładowania na Lewant, Bergenske.
s/s E. RUSS z Hamburga lin. z towarami, Prowe.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s DALWHINNIE lin. po drobnicę do Leith, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, Reinhold.
s/s POLARIS po węgiel, Polskarob.

27 stycznia:

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku z pocztą i towarami Am. Scantic Line

28 stycznia:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegl. Polska.
s/s LECH lin. (lub 30-go) z Londynu z towarami, Polbryt.
s/s TAARNHOLM lin. dodatkowy z Kopenhagi z drobn.. Reinhold
s/s LUBLIN lin. (lub 30-go) z Hull z towarami, Polbryt.
s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyładowania, Reinhold
s/s KAETE lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
s/s EBRO z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Reinhold — lin.

s/s NEAPEL lin. po ładunek do portów śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s EGON lin. z Goteborga/Malmö z towarami, Behnke & S.
s/s SYLVIA po węgiel, Progress.
s/s NICOLAS ANGELOS po węgiel, Polskarob.

29 stycznia:

m/s HJELMAREN lin. z Płdn.-Zach. Afryki z towarami, Bergenske.
s/s POSEIDON lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s AURA lin. dla wyładow. z Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z zachodniej Norwegji dla wyład., Bergenske.
s/s MASILIA dodatkowy z pomarańczami i fosfatami z morza Śródziemnego, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s FREDEN ze złomem, PAM.

30 stycznia:

m/s TOPEKA lin. z portów Gulfu z bawełną, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

31 stycznia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
m/s GDYNIA lin. z pomarańczami i tytoniem z Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIE z owocami południowemi, PAM.
s/s NIOBE lin. z owocami południowemi z Hiszpanji, PAM.
s/s AUGUST LEONHARDT po szyny kolejowe, PAM.

1 lutego:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s HAARLEM lin. dla ładowania do Leith, Reinhold.
s/s TANGER lin. z portów zach. Afryki i Portugalji, Bergenske.
ż/m AAGE ze soją i po makuchy, Rummel & Burton
ż/m ELLY po makuchy, Rummel & Burton.
s/s OSWAL po węgiel, Progress.

2 lutego:

s/s SICILIA dodatkowy lin. z pomarańczami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s NORDERNEY po węgiel, Bergenske.

3 lutego:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, L. Gdynia - Ameryka.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu z towarami, Bergenske.

4 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsingforsu i Tallinna z drob., Żegluga Polska.
m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu, Pol. - Lewant.
s/s CITY OF BRISTOL lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładunku i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. (lub 6-go) z Londynu z towarami, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go) z Hull z towarami, Polbryt.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s ALGERIA dodatk. lin. z poramańczami z Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami. Bergenske.

5 lutego:

s/s ŚLĄSK lin. z Rotterdamu i Antwerpji z towarami, Żegluga Polska.
s/s IRENE lub substytut, lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s FIOR D'ARANZIO z portów zachodniej Italji i Sycylji, Rummel & Burton.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

PRZETARG NA ROBOTY DROGOWE.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 15 lutego 1935 r. o godz. 12-tej publiczny przetarg ofertowy pisemny na budowę trwałych nawierzchni na drogach państwowych na długości około 329 km. w tem nawierzchni z kostki nieregularnej około 155 km, betonowej lub bitumicznej ciężkiego typu 72 km, klinkierowej 17 km, makadamu cementowego lub nawierzchni bitumicznej półciężkiego typu 85 km.

Terminy ukończenia robót — 30 listopada 1935 r. względnie 30. XI. 1936 r.

Roboty mają być wykonane częściowo za gotówkę, częściowo na kredyt, oraz częściowo na warunkach mieszanych, a mianowicie przy wypłacie 40% gotówką lub materjałem i 60% skryptami dłużnemi P. F. D.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, Chałubińskiego 4, 6-te piętro.

Do przetargu oprócz firm krajowych mogą również stanąć firmy zagraniczne, przyczem te ostatnie powinny odpowiadać warunkom określonym w § 2 Ustawy z dnia 15. II. 1933 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 127).

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy można otrzymać w Departamencie VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w godzinach urzędowych, za okazaniem pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek Nr. 30 400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty 30 zł od kompletu warunków i ko-

sztorysów. W Departamencie VII Dróg Kołowych M. K. można otrzymać bliższe objaśnienia.

Oferty należy składać w Ministerstwie Komunikacji w dnie powszednie w godzinach urzędowych do dnia 15 lutego 1935 r. do godziny 11 przed południem w zapieczętowanych nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

„Oferta do przetargu w dn. 15 lutego 1935 r. na budowę ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych".

Oferty mogą być składane osobiście lub przysłane pocztą, w tym razie mają być nadane w takim terminie, by były otrzymane w Min. Komun. przed datą przetargu.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na każdą robotę lub na jej część oraz nieprzyjęcie żadnej oferty.

Umowy będą zawarte w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministra Komunikacji w Warszawie.

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadjum w wysokości 1% kosztów robót, przez firmę oferowanych i dołączyć kwit o złożeniu wadjum do oferty: oferty bez złożenia wadjum nie będą uwzględnione.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lutego 1935 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

W dniu XV-lecia

W rozwoju gospodarczym państw europejskich nie mierzono nigdy osiągniętych zdobyczy tak krótkiemi okresami, jakiemi mierzymy rozwój naszych zdobyczy na morzu. Jeśli co roku w dniu 10 lutego, jako w rocznicę objęcia przez Polskę w posiadanie wąskiego wybrzeża morskiego, zwracamy nań specjalną uwagę i słusznie szczycimy się pogłębieniem naszej wiedzy o morzu, rozwojem naszych stosunków gospodarczych z krajami zamorskiemi, potężnym wzrostem naszych obrotów towarowych i udoskonaleniem naszego aparatu, służącego za bramę wypadową na świat cały, a więc Gdyni, to jest to niezbitym dowodem zrozumienia konieczności pracy w wytkniętym kierunku — morzem w zamorza.

Wyłaniające się przy tem zagadnienia rozwiązywane są codziennym, zgodnym wysiłkiem wszystkich czynników gospodarczych w tej dziedzinie zaangażowanych, a stały wzrost obrotów handlowych drogą morską jest niezbitym dowodem, że praca w tym kierunku wydaje pożądane wyniki.

Ogólne wytyczne pracy na morzu są jasne i zrozumiałe dla wszystkich, jeśli pomimo to wyłaniają się nieraz poważne trudności, to przypisać je należy skomplikowaniu metod, jakie w poszczególnych wypadkach zastosowywać należy. Stąd powstaje konieczność skrupulatnego badania tych metod i zastosowania do każdego zagadnienia odpowiednich środków.

Wydawnictwo nasze ma za zadanie w pierwszym rzędzie badanie poszczególnych zagadnień gospodarczych, związanych z morzem, i w miarę możności przyczynianie się do ułatwienia pracy sfer gospodarczych w dziedzinie ekspansji handlu zamorskiego, a dalej skrupulatne rejestrowanie wyników pracy dnia powszedniego.

Z tych założeń wychodząc, nie poświęcamy obecnego wydania naszego pisma ogólnemu przeglądowi wysiłków Polski w ciągu minionego XV-lecia w kierunku rozwoju starannie pielęgnowanej idei morskiej ani też usiłujemy podsumowywać wyników dotychczasowej pracy, gdyż wiemy i wierzymy, że wyniki dnia dzisiejszego niechybnie prześcignięte zostaną już w najbliższej przyszłości i że to co dzisiaj wydaje się nam szczytem powodzenia, jutro może się okazać małem i godnem tylko wdzięcznego wspomnienia.

Stwierdzając więc z całym naciskiem konieczność uprzytomnienia sobie wagi rocznicy objęcia przez Polskę w posiadanie wybrzeża morskiego, na którem wiekopomnym wysiłkiem współczesnego pokolenia. Polska zdobywa i utwierdza należne jej stanowisko pośród innych państw świata, trwamy przy pracy dnia powszedniego.

Rzeczoznawstwo portowe

II.

W wielkich portach niemieckich, na których pragniemy zilustrować rzeczoznawstwo portowe, jest ta instytucja stosunkowo bardzo rozwinięta. Istnieją tam zaprzysiężeni wagowi, mający tytuł „Kornumstecher". Jest to nazwa tradycyjna, która wywodzi się z tej

okoliczności, że przeładunek zboża stanowił dawniej przewagę przeładunków w tym porcie. Obecnie Kornumstecher hamburski kontroluje nietylko wagę zboża, ale całą grupę towarów pokrewnych, jak n. p. mąka, wszelkie nasiona, ryż, jego przetwory i wszelkie ziemiopłody. Istnieją tam 4 firmy Kornumstecherów, przeważnie o charakterze spółek jawnych. Jeden ze współwłaścicieli firmy jest zaprzysiężony na wniosek hamburskiej Izby Handlowej przez Deputację dla Handlu, Żeglugi i Przemysłu.

Nasuwa się odrazu pytanie, czy zaprzysiężony Kornumstecher jest przedsiębiorcą narówni z innym kupcem, prowadzącym firmę. Pozornie sądząc, wskazywałoby to na fakt istnienia specjalnych firm „Kornumstecherów". Tymczasem jednakże zaprzysiężony „Kornumstecher" nie wystawia orzeczeń na blankiecie firmy, lecz na własnym i podpisuje je jedynie swojem nazwiskiem. Ponadto nie figuruje zaprzysiężony „Kornumstecher" w tytule firmy. To wskazuje na to, iż zaprzysiężenie „Kornumstechera" dla stwierdzania wagi towarów w porcie nie nadaje mu charakteru kupca. Jest to zawód wolny. Odpowiedzialność za ścisłość i prawdziwość atestu ponosi jedynie osoba zaprzysiężona. Natomiast firma, w której on pracuje, będąc nawet jej cichym wspólnikiem, jest tylko aparatem pomocniczym dla jego pracy.

Ze względu na daleko idącą odpowiedzialność „Kornumstechera" i konieczność ponoszenia poważnego ryzyka wskutek konieczności utrzymywania odpowiedniej ilości pracowników biurowych i pomocników, koniecznem było zorganizowanie aparatów pomocniczych w formie firm handlowych z odpowiednim kapitałem.

Hamburscy „Kornumstecherzy" stwierdzają nietylko wagę zboża, ale jak już wspomniano, i grupy artykułów pokrewnych ze zbożem i odnośnie do portu hamburskiego spełniają oni faktycznie tę samą rolę, jaką w innych portach wykonują zaprzysiężeni wagowi. W potocznej mowie tytułuje się ich jako „beeidigte Wager". Oprócz nich istnieją wagowi, zaprzysiężeni dla spraw celnych, którzy razem z Kornumstecherami stanowią w Hamburgu komplet instytucji wagowych portowych.

Pomocniczy personel Kornumstecherów oraz wagowych zaprzysiężonych składa się z zaprzysiężonych „pomocników" i personelu pomocniczego niezaprzysiężonego. Pierwsi pracują przy stwierdzaniu wagi, drudzy natomiast mogą być używani do czynności ubocznych, związanych z ważeniem. Zdarza się bowiem, że wagowy częstokroć wykonuje inne jeszcze czynności poza ważeniem, jak n. p. sortowanie towarów, przenoszenie z jednego miejsca w magazynie na drugie, przewożenie, zakładanie w pętle, nasypywanie, wysypywanie i t. p. Przy stwierdzaniu wagi natomiast wolno pracować wyłącznie tylko pomocnikowi zaprzysiężonemu. Jego podpis również zamieszcza się zazwyczaj na ateście zaprzysiężonego wagowego. Nie jest to jednakże bezwzględnie konieczne. Wystarcza, jeżeli w ateście poda się nazwisko pomocnika zaprzysiężonego, który stwierdzał wagę.

Zaprzysiężenie „pomocników" odbywa się przez Izby Handlowe na wniosek zaprzysiężonego wagowego lub Kornumstechera. Pomocnik pozostaje w stałym stosunku służbowym do swego pracodawcy i jest tak długo zaprzysiężonym pomocnikiem, jak długo funkcjonuje zaprzysiężony wagowy lub Kornumstecher, względnie dopóki tenże nie zgłosi w Izbie Handlowej wniosku o skreślenie jego pomocnika z listy.

Z tego wynika, że w Hamburgu pomocnik Kornumstechera może pracować tylko w tej firmie, w której pracuje jego Kornumstecher. Pomocnik zaprzysiężony otrzymuje stałe pobory. Jednakże w obecnym czasie kryzysowym przeprowadziły odnośne firmy umowę z pomocnikami, na mocy której płacą im wynagrodzenie tylko za kilka dni w tygodniu, zależnie od rozmiarów zatrudnienia.

Drugą grupę osób, zaprzysiężonych dla stwierdzania wagi, względnie objętości towarów, stanowią wyżej już wzmiankowani zaprzysiężeni wagowi i miernicy dla spraw celnych. Zaprzysięganie ich odbywa się na wniosek Urzędu Celnego przez Deputację dla Handlu, Żeglugi i Przemysłu, a obowiązki i sposób ich pracy zostały uregulowane osobnem rozporządzeniem Generalnej Dyrekcji Ceł w Hamburgu. Również i ta kategorja wagowych może zatrudniać personel pomocniczy, tak samo, jak Kornumstecherzy. Zarówno Kornumstecherzy, jak i wagowi i miernicy dla spraw celnych podlegają ze względu na składaną przez nich przysięgę, kontroli instytucyj, zgłaszających wnioski o ich zaprzysięganie. Między innymi podlegają oni ze strony Izby Handlowej względnie Cła specjalnej kontroli w zakresie pobierania opłat za czynności. Wysokość tych opłat jest ustalona, a przekroczenia taryfy powodują odebranie uprawnień. Jest to ogólna dla wszystkich rzeczoznawców portowych zasada w portach niemieckich.

Zaprzysiężenie odbywa się na okres 3-letni, przy zachowaniu 6-miesięcznego czasokresu wypowiedzenia. Jednakże regulaminy zawierają jeszcze dalsze uprawnienia dla izb handlowych, jakoteż władz celnych, w przedmiocie odwołania rzeczoznawcy każdego czasu bez zachowania terminu wypowiedzenia. Może to nastąpić, jeżeli do wiadomości tych organów dojdą fakty, wskazujące na to, że dana osoba wydaje się być nieodpowiednią do spełniania powierzonych jej funkcyj. Prolongowanie uprawnień rzeczoznawcy ponad okres 3-letni odbywa się na wniosek zainteresowanego i nie wymaga ponownego zaprzysiężenia.

Ustaleniem ilości towarów zajmują się w portach niemieckich t. zw. talimani. W Hamburgu jest 25 firm talimańskich. Nie są oni zaprzysięgani; to samo odnosi się do ich pomocników. Niemniej jednak są oni obecnie w Niemczech rejestrowani przez Izby Handlowe, którym przysługuje prawo wydawania opinij dla władz administracyjnych, czy istnienie względnie powstanie firm talimańskich jest z punktu widzenia gospodarczego uzasadnione. Czynności talimanów wykonują również prywatne firmy kontrolne, które tak samo jak talimani są rejestrowani przez Izby Handlowe.

W stosunkach wzajemnych obowiązują talimanów dobre obyczaje kupieckie, co odnosię się przedewszystkiem do taryfy opłat za czynności. Nieuczciwa na tem tle konkurencja jest powodem do umieszczania nazwiska winnego talimana na czarnej tablicy w zrzeszeniach kupieckich. Taki fakt powoduje nieodwołalnie odebranie talimanowi przez władzę administracyjną zezwolenia na wykonywanie jego funkcyj.

Dalszą grupę stanowią dla stwierdzania jakości towarów. W Hamburgu została ta sprawa unormowana regulaminem dla stwierdzania jakości przez rzeczoznawców, wydanym przez Izbę Handlową dnia 12 kwietnia 1911 r. (Amtsblatt 203). W Bremie natomiast istnieje obszerne ogłoszenie, dotyczące przepisów dla arbitraży, wydane przez tamtejszą Izbę Handlową 23 grudnia 1911 r. Obydwa przepisy są w zasadniczych sprawach zupełnie do siebie zbliżone. Istota rzeczy natomiast polega na tem, że poza publicznem ustanawianiem niektórych kategoryj rzeczoznawców specjalnych, jak np. chemików zaprzysiężonych, rzeczoznawców dla drzewa, kiperów dla wina itp., których zaprzysięga się również na 3 lata, sporządzają Izby Handlowe i ogłaszają na początku każdego roku kalendarzowego listę osób, godnych zaufania i posiadających odpowiednie kwalifikacje fachowe z różnych branż handlu, którym to osobom nadają charakter rzeczoznawców.

W Bremie i Hamburgu istnieją następujący rzeczoznawcy: dla artykułów drogeryjnych, mięsa, korzeni, gumy, miodu, owoców strączkowych, przetworów młynarskich, ryżu, sago, nasion, wyrobów chemicznych, tłuszczów, owoców południowych, świeżych i suszonych, tytoniu, tapioki i cukru.

Listę uzupełnia się dalszymi rzeczoznawcami w miarę pojawiania się nowych towarów w obrotach portowych.

Dla wykonywania czynności rzeczoznawczych miarodajny jest § 20 zwyczajów miejscowych dla hamburskiego handlu towarowego, który przewiduje różne stopnie arbitrażu dla rozstrzygania wątpliwości i sporów w handlu towarowym, a mianowicie arbitraż przyjacielski, arbitraż prywatny i t. zw. hamburski arbitraż, t. j. arbitraż, stworzony przez Izbę Handlową przez ogłaszanie i uzupełnianie listy rzeczoznawców dla jakości towarów. Dla każdego wypadku wyznacza Izba dwóch rzeczoznawców na wniosek jednej lub obydwu stron zainteresowanych.

Zadaniem rzeczoznawców jest stwierdzanie jakości towarów, a szczególnie, czy odpowiada ona kontraktowi kupna, względnie jaką zmniejszoną wartość przedstawia towar. oraz jaka może być cena rynkowa towaru badanego.

Wnioski, kierowane do Izby, na ustalonych przez nie formularzach, winny zawierać:

1) oznaczenie towaru, który ma podlegać zbadaniu,
2) miejsce, gdzie towar jest złożony,
3) nazwiska rzeczoznawców, którzy, jako zainteresowani w tranzakcji, winni być wykluczeni,
4) pytania, na które rzeczoznawcy mają dać odpowiedź,
5) oznaczenie, czy towar ma być badany w całości, czy też na podstawie próbek,
6) czy w danej sprawie Izba Handlowa wyznaczała już rzeczoznawców, wzgl. czy kto inny w tej sprawie rzeczoznawców wyznaczał,
7) kto ponosi koszta badania, względnie, czy rzeczoznawcy sami mają określić, kto je ponosi,
8) podpisy wnioskodawców.

Jeżeli badanie ma się odbyć na podstawie prób, to zainteresowane strony winne same pobrać próby, opieczętować je i oddać w Izbie Handlowej celem doręczenia rzeczoznawcom.

Jeżeli jedna ze stron zainteresowanych odmówi zamieszczenia swego podpisu na podaniu lub udziału przy pobieraniu próbek, względnie, jeżeli która ze stron nie może współdziałać, należy podać o tem uwagę we wniosku.

Jeżeli rzeczoznawcy, wyznaczeni przez Izbę, nie mogą dojść do porozumienia, powinni zgłosić wniosek o wyznaczenie trzeciego rzeczoznawcy.

Rzeczoznawcy winni badać towar i próby osobiście i równocześnie oraz wydać orzeczenie wspólnie. Omawiani tu rzeczoznawcy różnią się tem od osób, stwierdzających wagę i ilość towarów, że nie mogą się dać zastępować. Przy wykonywaniu swoich funkcyj nie mogą występować pojedyńczo. Rozstrzyga większość głosów. Orzeczenie sporządza się we formie pisemnej. Winno ono być przez wszystkich rzeczoznawców podpisane i następnie doręczone wnioskodawcom.

Za należności, związane z wydawaniem orzeczeń, odpowiadają wnioskodawcy solidar-

nie, niezależnie od tego, czy przysługiwać im będą jakiekolwiek pretensje późniejsze do stron dalszych.

Do rzędu rzeczoznawców dla spraw nautycznych i przewozu towarów, jacy istnieją w portach niemieckich, należy zaliczyć zaprzysiężonych dyspaszerów, oraz zaprzysiężonych rzeczoznawców dla żeglugi, których zadaniem jest kontrola sztauerki, zabezpieczenia ładunku, zanurzenia oraz pojemności statku i wykorzystania przestrzeni ładownej, jakoteż rzeczoznawców dla taksowania okrętów. Zadaniem tych ostatnich jest oszacowywanie statków, maszyn okrętowych, takielunku i ożaglowania.

Odnośnie dyspaszerów należy zaznaczyć, że ich powoływania i zaprzysięgania dokonywują w Bremie i Hamburgu władze administracyjne na wniosek Izby Handlowej, a w portach pruskich Izby Handlowe. Podlegają oni ścisłej kontroli ze strony powoływujących je czynników tak pod względem sumienności i bezstronności przy wykonywaniu dyspaszy, jakoteż pod względem stosowania się do wyznaczonych stawek. Na ostatni ten przepis kładzie się specjalną wagę.

Rzeczoznawców dla spraw nautycznych w Hamburgu i Bremie powołuje Izba Handlowa na okres 3-ch lat, a zaprzysięga ich Prezes Deputacji Senatu dla Handlu i Żeglugi. Wymienieni rzeczoznawcy rekrutują się z doświadczonych oficerów żeglugi handlowej, tworzą oni wspólne biuro, a napływające zlecenia wykonują rzeczoznawcy, dyżurujący w danym dniu. W Hamburgu została kolejność załatwiania wniosków ustalona regulaminem Izby Handlowej z 1-go czerwca 1886 r. Zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla spraw żeglugowych podlegają odnośnie do wykonywania ich obowiązków i prowadzenia biura, ksiąg i rachunkowości, kontroli Izby Handlowej.

Oględzin dokonuje zawsze dwóch rzeczoznawców równocześnie. Wolno im zbierać informacje wśród załogi statku, jednakże nie wolno informować załogi o treści mającego się wydać orzeczenia. Jeżeli rzeczoznawcy nie mogą uzgodnić treści orzeczenia, zgłaszają do Izby wniosek o wyznaczenie trzeciego rzeczoznawcy. Wtenczas rozstrzyga większość głosów.

Atest, wystawiany przez rzeczoznawców nautycznych, powinien, oprócz samej treści orzeczenia, zawierać:

1) nazwę albo firmę wnioskodawcy,
2) narodowość, określenie i nazwę statku,
3) określenie ładunku,
4) pochodzenie, względnie miejsce przeznaczenia ładunku,
5) oznaczenie miejsca, w którem statek znajduje się podczas badania,
6) datę i czas oględzin.

Wzór atestu dla rzeczoznawców nautycznych jest ustalony przez Izby Handlowe.

Rzeczoznawcy nautyczni sporządzają odpisy swoich orzeczeń w specjalnej księdze protokólarnej. Wgląd do tej księgi dozwolony jest stronom zainteresowanym za ustaloną opłatą. Ponadto mogą zainteresowane strony każdego czasu otrzymywać odpisy atestów za specjalną opłatą.

Poza należnościami za ekspertyze, które oblicza się według zużytego czasu, wolno rzeczoznawcom nautycznym pobierać jedynie zwrot kosztów specjalnych i wydatków, złączonych z dojazdami poza obręb właściwego portu. Taryfa opłat jest zatwierdzana przez Izby Handlowe, a wysokość opłaty winna być zaznaczona na ateście. Należności wpływają do wspólnej kasy i pod koniec każdego kwartału odbywa się podział ich między wszystkich rzeczoznawców równomiernie.

Rzeczoznawcy dla taksowania okrętów spełniają podwójną rolę: oceniają szkody, jakie statek ucierpiał, oraz szacują t. zw. zdrową wartość statku. Rekrutują się oni z fachowców w dziedzinie budowy i naprawy okrętów.

Powoływanie rzeczoznawców należy do Izb Handlowych. W Hamburgu zaprzysięga ich Prezes Deputacji Senatu dla Handlu i Żeglugi. Izba Handlowa sporządza na każdy rok, przy końcu grudnia, listę tych rzeczoznawców. Ponowne umieszczenie pewnej osoby na liście nie wymaga ponownego zaprzysiężenia.

Rzeczoznawcy występują stale we dwóch i dokonują szacunku wspólnie, a w razie niemożliwości uzgodnienia zdania, wyznacza Izba trzeciego rzeczoznawcę. Regulamin Izby ustala treść wniosku o szacunek, jaki zainteresowane strony składają w biurze Izby. Między innemi, należy we wniosku podać dokładny cel taksowania. Dla zachowania objektywności taksatorów przewiduje regulamin Izby, że nie może być taksatorem osoba, której poprzednio powierzono reperację statku. Tak samo odwołuje się rzeczoznawcę, jeżeli w toku prac szacunkowych otrzymuje zlecenie na reperację.

Regulamin Izb normuje również terminy wykonywania zgłoszonych wniosków.

Podczas prac szacunkowych mogą być obecne strony zainteresowane, względnie ich zastępcy, rzeczoznawcy nie są jednak zobowiązani do ujawniania przed nimi swego poglądu na wysokość strat. Strony zainteresowane mogą odnieść się do Izby Handlowej z prośbą o wyznaczenie innego taksatora, jeżeli uważają sposób dokonywania szacunku za niedostateczny.

Zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla taksowania okrętów winni dokonywać zleconych im oględzin, stwierdzeń i oszacowania z największą starannością i zupełną bezstronnością według najlepszej wiedzy i sumienia, przy ścisłem stosowaniu się do regulaminu Izby. W wypadku awarji należy szkody stwierdzać nie ogólnie, lecz każdą z osobna. Przytem

przewiduje regulamin następujące postanowienia: Należy oszacowywać jedynie szkody, ucierpiane przez statek podczas ostatniej podróży morskiej, z wykluczeniem szkód, jakie statek ucierpiał przed rozpoczęciem podróży. Następnie należy wyeliminować z oszacowania te straty, które wynikają z normalnego zużycia statku, n. p. zerwanie żagla przez wiatr, normalne zużycie kotwicy, łańcuchów i lin. Natomiast należy uwzględnić szkody, wyrządzone w uzbrojeniu statku przez gwałtowne burze i kolizje. Następnie należy wykluczyć od szacunku szkody, wynikające z wieku statku i wadliwej jego budowy. Szczególnie należy zwrócić uwagę przy rozdziale szkód na te części statku, które przed rozpoczęciem podróży zainstalowano na statku jako nowe. Na okręcie, który jeszcze nie pływał całego roku, wszystkie części uważa się za nowe.

Rzeczoznawcy winni swój atest sporządzić najpóźniej w przeciągu 8-miu dni od dokonania oględzin i oddać go w podwójnem wykonaniu w biurze Izby.

Należności za prace rzeczoznawców przy oszacowywaniu szkód ustalone zostały według wysokości szkody, natomiast przy ustaleniu „zdrowej wartości" okrętów, według pojemności brutto statku, względnie rodzaju jednostki pływającej. Stawki w ten sposób wyznaczone, otrzymuje każdy z rzeczoznawców, który działał przy szacunku.

W wypadku szacowania wartości statku w stanie uszkodzonym, należy od „wartości zdrowej" odjąć wysokość skonstatowanych szkód. Wtenczas otrzymują rzeczoznawcy dodatkowo 40% należności od taksowania wartości statku za sprawdzenie rachunku strat, jeżeli taki już jest gotowy, względnie 50%, jeżeli trzeba od nowa dokonać oszacowania szkód.

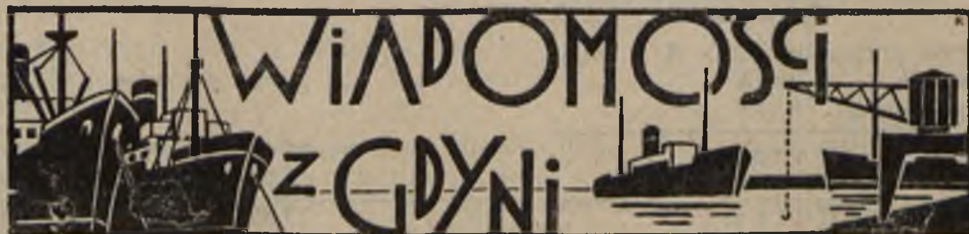
Powyższe szczegóły odnoszą się do Hamburga i Bremy. W porcie szczecińskim natomiast stwierdzanie stanu towaru, przychodzącego okrętem, oraz opinjowanie, czy n. p. uszkodzenie powstało w związku z wadliwem ułożeniem towarów w luce okrętowej, należy do kompetencji „Experten-Büro der Industrie und Handelskammer". Biuro to zatrudnia wysłużonych kapitanów i wystawia atesty dla interesantów.

Dla potrzeb żeglugi zaprzysiężeni są rzeczoznawcy dla okrętów i budownictwa okrętowego, dla maszyn i motorów okrętowych, dla uszkodzeń i naprawy, dla zdatności statków, ich wyposażenia, oraz ożaglowania i olinowania, dla stwierdzania zanurzenia i wagi statku oraz dla wyposażenia statków rzecznych, jakoteż dla maszyn i urządzeń statków rzecznych.

Próbobranie nie stanowi w portach niemieckich wyłącznego przywileju osób zaprzysiężonych. Sprawa przedstawia się tu analogicznie, jak przy stwierdzaniu wagi i ilości towarów. W Hamburgu n. p. istnieją tylko dwie grupy próbobiorców zaprzysiężonych, a mianowicie: dla metali, rud i produktów hutniczych, oraz dla cukru. Zasady mianowania i zaprzysięgania próbobiorców są te same, co przy osobach, stwierdzających wagę towaru. Próbobiorcom wolno posługiwać się zaprzysiężonymi pomocnikami. Podlegają oni ścisłej kontroli Izby Handlowej i zobowiązani są do bezstronności, sumienności i uwagi przy wykonywaniu obowiązków. Zaprzysiężonemu próbobiorcy wolno wykonywać uboczne czynności handlowe, nawet, gdyby ich przedmiotem były artykuły, dla których próbobrania został zaprzysiężony. Jednakże przy własnych tranzakcjach handlowych nie może próbobiorca w tym charakterze występować. Regulamin dla próbobiorców cukru zawiera szczegółowe postanowienia, dotyczące sposobu pobierania próbek, ich mieszania, pakowania i wielkości, doręczania próbek zleceniodawcy i próbobrania cukru odleżałego.

Należności próbobiorcy dla metali, rud i artykułów hutniczych ustala tenże każdorazowo ze swoim zleceniodawcą, natomiast należności dla próbobiorcy cukru zostały ustalone w regulaminie Izby. (d. c. n.)

Józef Kawczyński.



UWAGI O HANDLU HISZPAŃSKIEMI POMARAŃCZAMI.

W kalkulacji pomarańcz, jak każdego innego artykułu importowanego, rozróżnić należy składniki stałe, jakiemi są koszty przewozu lądowego i morskiego, cło, pozwolenia przywozu i t. d., oraz składniki ulegające wahaniom, a mianowicie cena towaru fob port wysyłający. W drugostronnej kalkulacji typowej podane są te składniki oddzielnie, a to celem ułatwienia aktualizowania danych tu przytoczonych w miarę zmian w

cenie towaru fob port kraju eksportującego pomarańcze.

Kalkulacja niżej podana jest przykładową i przewiduje trzy ceny typowe dla pomarańcz hiszpańskich, a mianowicie: 1) najniższa dla towaru gorszego „blonde“ — 8 pesetów; 2) najwyższa dla towaru „blonde“ która jest jednocześnie ceną kurantową towaru lepszego „blood oval“ — 20 pesetów i 3) najwyższa dla towaru lepszego „blood oval“ — 28 pesetów.

Należy wyjaśnić, że w razie sprowadzenia towaru w cenie np. 16 lub 24 pesetów fob port hiszpański importer przy przeprowadzaniu swej kalkulacji sprzedaży winien uwzględniać faktyczną cenę zakupu, a nie kierować się przykładowemi cenami, podanemi niżej.

Analogicznie, detalista przy zakupie towaru powinien płacić hurtownikowi cenę, odpowiadającą nabywanemu gatunkowi pomarańcz i obejmującą cenę towaru w porcie nadawczym, oraz składniki przyjęte w poniższem obliczeniu. Cenę sprzedaży powinien detalista ustalać, dodając do efektywnej ceny nabycia towaru niżej wymienione składniki, przewidziane dla sprzedaży detalicznej.

Konsument znający te obliczenia i orjentując się w gatunkach nabywanych pomarańcz, winien domagać się godziwej ceny, odpowiadającej przeprowadzonym tu obliczeniom.

Kalkulacja pomarańcz hiszpańskich sprowadzanych przez importera indywidualnego.

Skrzynki sprowadzane do Polski zawierają: 240, 300, 390, 504 szt. Przeciętny asortyment: 15% — 240: 50% — 300: 25% — 390: 10% — 504.

Waga skrzyni brutto 50—53 kg.

Waga skrzyni netto 42—46 kg (najczęściej 43 kg).

Wagon 10-tonnowy zawiera 190—200 skrzyń.

RODZAJ WYDATKÓW		ZA SKRZYNIE		
	pesetów	8	20	28
1) Cena fob port hiszpański . . . . (1 pes. = 0,73 zł)	złotych	5,84	14,60	20.44
Fracht morski port hiszpański — Gdynia a 2 sh od skrzyni		2,60	2,60	2.60
		8,44	17,20	23,04
2) *Cena cif Gdynia*				
Transport lądowy, cło itd. za wagon:				
Wyładunek i brzegowe w Gdyni za wagon	160			
Ekspedytor w Gdyni (oraz tel., porto, deklaracja[1])	90			
Fracht kolejowy Gdynia—Warszawa za wagon[2])	903			
Koszta kolejowe za wagon	10			
Podatek miejski za wagon	73			
Pozwolenie przywozu za wagon netto	105			
Cło a 44 gr od kg 195 skrzyń po 43 kg	3.689			
Wyładunek w W-wie za wagon . .	30			
Zwózka z kolei za wagon	90			
Tragarze (przeniesienie z wozów do magazynu)	65			
Razem . . .	5.215			
(na 195 skrzyń przypada 5.215 zł, a więc na 1 skrzynię — zł 26,74		26,74	26,74	26.74
Kalkulacja w hurcie:				
Razem		35,18	43,94	49,78
Braki i uszkodzenia 2%		0,70	0,87	0,99
Razem		35,88	44,81	50.77
Podatek przemysłowy (0,75%) i stemple (2 × 2% od kupna i sprzed.)		0.28	0,35	0,40
		36,16	45,16	51,17

UWAGA 1: Nie uwzględniono tu dodatkowego kosztu ekspedytora w razie clenia wagonu w Warszawie, co wynosi zł 40 za wagon.

UWAGA 2: Nie uwzględniono tu opakowania dla zabezpieczenia towaru od zimna, co wynosi ca zł 175 za wagon. Do końca lutego opakowanie zimowe musi być stosowane.

RODZAJ WYDATKÓW	ZA SKRZYNIĘ		
3) Cena własna hurtownika loco skład w Warszawie (j. w.) za 1 kg (po uwzględnieniu manco) wyniesie dla powyższych trzech typów odpowiednio	za 1 kg 0,86 zł	 1,07 zł	 1,21 zł
4) 10% koszty handl. i zysk hurtownika . .	0,08 zł	0,10 zł	0,12 zł
Cena sprzedażna w hurcie	0,96 zł	1,17 zł	1,33 zł
Kalkulacja w detalu:	za 1 kg		
Cena nabycia u hurtownika	0,96 zł	1,17 zł	1,33 zł
6% manco	0,06 zł	0,07 zł	0,08 zł
	1,02 zł	1,24 zł	1,41 zł
25% na zwózkę od hurtownika do sklepu detalisty, koszty handlowe, wszelkie dodatkowe ewentualne wydatki lub straty oraz zysk detalisty	0,25	0,31	0,35
5) Cena sprzedażna w detalu w Warszawie (lub w wojew. centralnych i wojew. krakowskiem)	1,27 zł	1,55 zł	1,76 zł
6) W Gdyni — 10 gr	1,07	1,45	1,66
W wojew. Pomorskiem i Poznańskiem — 5 gr	1,22	1,50	1,71
Na Śląsku — 2 gr	1,25	1,53	1,74
W wojew. wschodnich i południowo-wschodnich — 5 gr[3])	1,32	1,60	1,81

Kalkulacja pomarańcz hiszpańskich dla aukcyj owocowych.

	8 pes.	20 pes.	28 pes.
1) Cena towaru fob port hiszpański za skrzynię	5,84 zł	15,60 zł	24,44 zł
2) 3% opłaty aukcyjnej od ceny fob port hiszpański	0,18 zł	0,42 zł	0,60 zł
Razem	6,02 zł	15,02 zł	21,04 zł
3) *Fracht, wyładunek, cło i pozwolenie przywozu:* Fracht morski za wagon . . . . zł 507 Wyładunek i brzegowe, załadowanie i magazynowanie za wagon ca . . . . zł 200 Pozwolenie przywozu . . . . . zł 105 Cło i opłaty manipulacyjne . . . zł 3.689 Razem . . . zł 4.501 Licząc 195 skrzyń w wagonie otrzymujemy za skrzynię zł 23,08	23,08 zł	23,08 zł	23,08 zł
4) Cena wywoławcza za skrzynkę franco rampa magazynu	29.10 zł	38,10 zł	44.12 zł
5) Licząc 43 kg towaru netto za skrzynię, daje to cenę wywoławczą za 1 kg franco rampa magazynu	ca 0,67 zł	ca 0,90 zł	ca 1,02 zł

Na życzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie, jako Urzędująca Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, podaje dane, opracowane na podstawie posiadanych przez nią materjałów, dotyczące krajowego handlu pomarańczami.

Dane powyższe mają na celu spopularyzowanie wiadomości o najważniejszych przesłankach kalkulacyjnych, pomarańcz hiszpańskich i przyczynić się do unormowania sto-

UWAGA 3: Transport 10-tonnowego wagonu wynosi z Gdyni do: Poznania — 476 zł, Katowic — 650 zł (tar. wyjątk.), Krakowa — 847 zł (tar. wyjątk.), Warszawy — 905 zł, Wilna — 1.313 zł, Lwowa — 1.329 zł: ten koszt frachtu podzielony przez 195 skrzyń a 43 kg według przykładowo przyjętych stref da przeciętnie różnicę w cenie — 5, 8, 10 i 15 gr.

sunków w handlu hurtowym i detalicznym przy zapewnieniu koniecznemu pośrednictwu handlowemu godziwego zysku.

Powierzona przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Związkowi Izb opieka nad obrotem pomarańczami oraz współpraca z zainteresowanemi czynnikami rządowemi i sferami kupieckiemi powinna niewątpliwie ułatwić rozprowadzenie tego towaru, którego spożycie przybrało masowy rozmiar.

WYWÓZ CUKRU PRZEZ PORT GDYŃSKI W R. 1934.

W roku 1934 wywieziono przez port gdyński 101.725 ton cukru wobec 93.871 ton wywiezionych w r. 1933 i 88.309 ton z roku 1932. Cukier ten wywieziono do szeregu krajów, a mianowicie do Anglji — 22.558 t., Holandji — 16.493 t., Belgji — 10.118 t., Francji 9.967 t.. Finlandji — 12.585 t., Danji — 8.548 t., Estonji — 6.005 t., Norwegji — 1.372 t., Indyj Brytyjskich — 7.056 t., do Marokka — 2.729 ton, oraz do Argentyny — 1.514 t. Jak stąd wynika, w roku ubiegłym eksportowaliśmy dość poważne ilości cukru również na rynki zamorskie, podczas gdy w latach poprzednich wysyłano cukier przez Gdynię niemal wyłącznie do krajów zachodnio-europejskich. skandynawskich i bałtyckich.

STAN BUDOWY NOWYCH STATKÓW DLA S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

Stały rozwój obrotów na istniejących już linjach regularnych, łączących porty nasze z portami obcemi. jak również zdobywanie przez nas nowych terenów dla naszej ekspansji gospodarczej. wymaga coraz częstszych i liczniejszych połączeń okrętowych. zogniskowanych w Gdyni i Gdańsku.

Realizując rozbudowę naszych linij regularnych Sp. Akc. Żegluga Polska zamówiła w październiku roku 1934 w stoczni angielskiej Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd.. w Newcastle — on Tyne dwa statki towarowe pojemności ca 1000 ton brutto i ca 550 t. netto każdy. Ładowność każdego z tych statków wynosić będzie około 1450 ton i będą one mogły rozwinąć szybkość około 11 mil na godzinę przy pełnym ładunku.

Statki te przeznaczone są w pierwszym rzędzie do przewozu drobnicy i w tym celu będą posiadały międzypokłady, pozatem będą one miały wzmocnienia przeciwlodowe.

Obydwa statki wyposażone będą w maszyny dwucylindrowe z turbiną niskiej prężności systemu Bauer-Wacha o sile 1050 K. M. Budowa kadłuba pierwszego statku jest na ukończeniu i zostanie on spuszczony na wodę w drugiej połowie lutego br., a całkowite ukończenie budowy przewidziane jest w marcu br.

Budowa drugiego statku również postępuje szybko naprzód i zostanie on wybudowany w przybliżeniu o jeden miesiąc później od pierwszego statku.

Statki powyższe zastąpić mają częściowo tonaż obcy charterowany obecnie przez Sp. Akc. Żegluga Polska na linjach regularnych do Antwerpji i Rotterdamu.

NOWY MOTOROWIEC SZWEDZKI W GDYNI.

Dnia 4. II. br. przyszedł do portu gdyńskiego nowy szwedzki motorowiec, należący do Svenska Lloyd w Goeteborgu, który otrzymał nazwę „Gdynia". Jest to zupełnie nowy statek, odbywający pierwszą podróż, który uruchomiony został na linji regularnej między Gdynią a portami Morza Śródziemnego. Przywiózł on z Hiszpanji ładunek 1379 t. drobnicy, w tem 971 t. pomarańcz i 175 t. cytryn i mandarynek.

Statek ten posiada 1636 t. r. br.. długość 86,5 m, szerokość 12,55 m, ładowność 2700 t.. posiada także 5 luk, w tem 15.100 stóp³ przestrzeni chłodniczej, gdzie temperatura może być utrzymana do —10° C. Przy pełnem obciążeniu rozwija 12¾ węzłów, maszyny składają się z 7 cyl. Diesla systemu Kockum-Man o sile 1450 HP przy 107 obrotach na minutę: 3 generatory Diesla dostarczają prąd dla wind, pomp, urządzeń chłodniczych itp. Motorowiec ten posiada również 5 kabin 2-osobowych dla pomieszczeń pasażerskich. Zaznaczyć należy, że jest to pierwszy obcy statek, który nosi nazwę naszego portu. Maklerem tego statku jest fa. „Bergenske".

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO ZA ROK 1934.

Ogólny obrót towarów w porcie gdańskim za rok 1934 wyniósł 6.369.162 ton, co w porównaniu do roku 1933 stanowi wzrost o 1.216.199 ton. Z tej ogólnej sumy przypadło na przywóz 655.981 ton (w roku 1933 — 493.167 ton) oraz na wywóz 5.713.181 ton (w roku 1933 — 4.659.806 ton.)

Z głównych pozycyj przywozu zwrócić należy uwagę na następujące: rudy — 236.527 ton (w roku 1933 — 113.576 ton) produkty pochodzenia roślinnego — 51.268 ton, śledzie solone — 45.426 ton (w roku 1933 — 36.118 ton), węgiel — 80.522 ton, koks — 22.126 ton, tłuszcze i oleje — 1.974 ton. fosforyty — 58.055 ton (w roku 1933 — 26.375 ton), nawozy sztuczne — 59.372 ton. surowce włó-

kiennicze i wyroby z nich — 11.670 ton, drzewo — 12.337 ton, (w roku 1933 — 30.095 ton), papier — 16.996 ton, (w roku 1933 — 12.814 ton).

W wywozie pierwsze miejsce zajął jak i w latach ubiegłych węgiel, jednak wzrost wywozu tego produktu przedstawia się stosunkowo pod względem %-owym mniej pokaźnie niż w Gdyni, jak również i w porównaniu do dwóch naszych podstawowych produktów wywozu portu gdańskiego — zboża i drzewa. Gdy mianowicie w roku 1933 wywieziono przez port gdański 3.141.417 ton, to w roku 1934 wywóz węgla wyniósł 3.505.725 ton, czyli wzrósł o 364 tys. ton.

Drugie miejsce w wywozie zajęło drzewo wszelkiego rodzaju, którego wywieziono — 1.005.675 ton czyli o 208 tys. ton więcej niż w roku poprzednim i wywóz którego przewyższył wszystkie lata poprzednie za wyjątkiem roku 1927, gdy wytworzyła się nań specjalnie pomyślna konjunktura i gdy Gdynia, jak port wywozu drzewa nie wchodził jeszcze w rachubę.

Również pomyślnie przedstawiał się wywóz zboża, który niemal dwukrotnie był wyższy od roku poprzedniego — w roku 1934 — 746.737 ton, (w roku 1933 — 397.030 ton): ilość zboża, wywiezionego przez port gdański w roku ostatnim, przewyższa wszystkie lata dotychczasowe.

Ogromne ilości tego produktu, przeznaczonego do wywozu sprawiły, iż w jesieni roku ubiegłego wytworzyła się w porcie taka sytuacja, że port nie był w stanie w śpichrzach przechować całej ilości zboża i przez pewien czas do wyjścia z trudności, koniecznem było przetrzymywać ładunki na berlinkach w porcie.

Na ogólną ilość wywozu 5.713.181 ton, wyszczególnione trzy podstawowe pozycje wywozu wyniosły 5.261.137 ton. Z główniejszych pozostałych pozycyj wywozu wymienić należy: metale i wyroby metalowe 47.838 ton, smary 24.407 ton, melasa 22.979 ton, nawozy sztuczne — 18.975 ton, sól potasowa — 14.941 ton, makuchy — 13.406 ton, parafina — 11.069 ton i szereg innych w drobniejszych ilościach.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W ROKU 1934.

Ruch statków w porcie gdańskim w roku 1934 przedstawia się w sposób następujący: na wejściu było 4.880 statków o pojemności 3.174.892 t. r. n. (w roku 1933 — 4.278 statków o pojemności 2.762.616 ton rej. netto). na wyjściu zaś — 4.879 statków o łącznej pojemności 3.164.827 t. r. n. (w roku 1933 — 4.278 statków o łącznej pojemności 2.762.616 t. r. n.)

W ciągu roku 1934 reprezentowanych było w porcie gdańskim 24 flag. Na pierwszem miejscu stanęła jak zwykle flaga niemiecka: przeszło 3.351 statków niemieckich o pojemności 1.668.377 NRT. Na drugiem miejscu figurowała flaga duńska z 1.636 okrętami o pojemności 1.014.607 NRT. Na trzeciem miejscu znalazła się flaga szwedzka: 1.856 statków o pojemności 940.373 NRT. — Na czwartem miejscu flaga norweska: 652 statki — 552.101 NRT, dalej flaga angielska: 377 statków o pojemności 425.307 NRT, dalej flaga grecka: 132 statki o pojemności 351.622 NRT, dalej flaga finlandzka: 218 statków o pojemności 339.497 NRT. Na ósmem miejscu stanęła flaga polska: 413 statków o pojemności 327.932 NRT. Po niej flaga włoska: 179.134 NRT, francuska — 168.528 NRT, holenderska — 111.851 NRT, łotewska — 70.530 NRT, jugosłowiańska — 63.754 NRT, estońska 58.140 NRT. Na piętnastem miejscu flaga gdańska: 95 statków o pojemności 38.040 NRT, dalej japońska o pojemności 34.090 NRT, amerykańska — 21.892 NRT, litewska — 19.926 NRT, węgierska — 16.362 NRT, panamska — 11.667 NRT, belgijska — 10.116 NRT, dalej czechosłowacka, rumuńska, rosyjska, islandzka, wreszcie austrjacka.

RYNEK PIENIĘŻNY W GDAŃSKU.

Ogłoszono sprawozdanie Banku Gdańskiego za rok 1934.

Według tego sprawozdania zapas złota i dewiz, zaliczonych do pokrycia, spadł w porównaniu z 1933 r. o 13,4 mil. guld., tj. o 33%. Wobec równoczesnego spadku obiegu banknotów i natychmiast płatnych zobowiązań, łącznie z 51,1 do 42,7 mil. guld., stosunek pokrycia zmniejszył się z 77.93% do 61.94%.

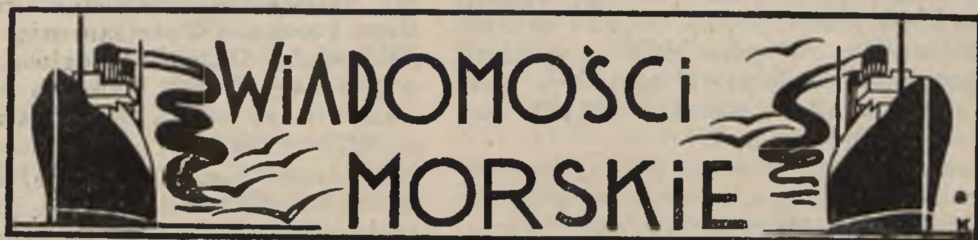
Przyczyna spadku zapasu złota i dewiz upatrywana jest — poza ucieczką od guld., zresztą już zahamowaną—również w trudnościach, spowodowanych przez niemiecką politykę dewizową, mianowicie przez znacznie mniejszy dopływ dewiz za towary gdańskie, eksportowane do Niemiec, niż wynikałoby z obrotu towarowego gdańsko - niemieckiego. Gdańsk wywozi do Niemiec głównie cukier, pszenicę i wyroby przemysłowe. Raport Banku Gdańskiego podkreśla wobec tego, że specjalnie pożądane jest, aby wywóz wyrobów gdańskich do Polski rozwinął się możliwie silniej.

W r. z. portfel wekslowy Banku Gdańskiego zwiększył się z 14 do 22 mil. guld. Świadczy to o udzieleniu gdańskiemu życiu gospodarczemu znacznie większych kredytów w 1934 r. niż w 1933 r. Spowodowane to jest przez zamrożenie wielkich należności za eksport gdański w Niemczech, wskutek trudności transferowych.

Zysk Banku Gdańskiego za rok 1934 wyniósł 905.076 guld. brutto, wobec 209.818 guld. w 1933 roku. Czysty zysk wyniesie 336.766

guld., Bank wypłacił dywidendę w wysokości 4 proc.

Ogólny stan zdyskontowanych weksli w bankach prywatnych i kasach oszczędnościowych wyniósł w dniu 30 listopada r. ub. 18,6 mil. guld. wobec 14,1 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. Stan wkładów w gdańskich kasach oszczędnościowych spadł z 93,4 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. do 39.7 mil. guld. w końcu listopada 1934 r. Znacznie silniejszego spadku doznała pozycja wierzycieli w bankach prywatnych, mianowicie za 130,5 mil. guld. w dniu 31 grudnia 1933 r. do 88,5 mil. guld. w dniu 30 listopada 1934 r.



SKANDYNAWSKIE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W R. 1934.

Przemysł budownictwa okrętów w państwach skandynawskich rozwijał się pomyślnie w przeciwieństwie do sytuacji przemysłu okrętowego w innych krajach morskich. Złożyło się na to szereg przyczyn, w pierwszym rzędzie wzmożone zapotrzebowanie na nowy tonaż ze strony własnych przedsiębiorstw żeglugi w Danji, Szwecji i Norwegji. Było to zapotrzebowanie na tonaż nowoczesny pod każdym względem, a przytem w dużej mierze tonaż specjalny i odpowiadający zmieniającym się warunkom rynku frachtowego. Pokryć się w ten tonaż można było najkorzystniej na stoczniach własnego kraju, tembardziej, że częściowo chodziło o statki mniejsze, np. motorowce do szybkiego przewozu owoców.

W budownictwie duńskiem zatrudnienie wzrosło z 6 tys. robotników z końcem r. 1933 na 9 tys. robotników na 1-go stycznia br. Wzrost produkcji tonażu był jeszcze znaczniejszy, gdyż podniósł się z 25.000 rejestrowych ton brutto wykończonych okrętów w r. 1933 na 64.000 r. t. brutto w r. 1934. Do liczb z lat 1930 i 31 (odpowiednio 156.000 t. i 125.000 t.) jeszcze daleko, choć zapotrzebowanie na specjalny tonaż i dążność do odnowienia floty dają gwarancję dobrego zatrudnienia stoczni duńskich na najbliższą przyszłość.

Między innemi zaczęto zastępować pierwsze motorowce morskie — nowemi. Pierwszy wielki motorowiec Wschodnio - Azjatyckiej Kompanji — „Selandia“ zbudowany w Kopenhadze pozostawiono w ruchu zapewne w celach renomy, ale zato wprowadzono nową „Jutlandję“ zamiast drugiego z kolei motorowca tejże kompanji, zbudowanego 22 lata temu w Anglji. Oba statki miały czterotaktowe spalinowe motory Burmeistra i Waina w Kopenhadze.

Nowa „Jutlandia“ ma jednakże motory B. & W. dwutaktowe, wprowadzone na wszystkich nowszych jednostkach Wsch. Azjat. Towarzystwa od motorowca „Amerika“ począwszy.

W r. 1934 zbudowano we Frederikshavn jeszcze inny motorowiec o tejże nazwie: jest to motorowy trawler rybacki „Jutlandia“ o pojemności 1.200 rej. t. brutto i sile motorów 1.100 koni maszynowych. Statek ten ma być największym z istniejących obecnie motorowych trawlerów rybackich.

W Szwecji budownictwo okrętowe,ześrodkowane przeważnie w Goteborgu i Malmö, pracowało intensywnie, wykonując pracę na zamówienia krajowe i zagraniczne. W jednym wypadku jednakże Commerz Kollegium odmówiło subwencji dla stoczni, która o nią się ubiegała na budowę zagranicznego statku. Z motywacji odmowy wynika, że pewne poparcie przy budowie statków na zamówienie szwedzkie stocznie mają zapewnione, o ile wogóle jego sobie życzą.

Na stoczniach szwedzkich budowano w ubiegłym roku duże statki, trampy i cysternowce, wobec czego tonaż oddany do użytku w r. 1934 przy pojemności ogólnej 86.377 rejestrowych ton brutto skupiony jest w dziesięciu zaledwie jednostkach. W tymże roku spuszczono na wodę 12 statków (7 trampów i 5 tankowców) o pojemności 49.365 ton.

W Norwegji wobec istnienia znacznej i sprężyście przez armatorów prowadzonej floty handlowej miniaturowy przemysł okrętowy załatwia przeciętnie tylko 10% zapotrzebowania na nowy tonaż, jednakże w ostatnich latach procent ten wzrósł do 20%. Budownictwo norweskie dostarcza wyłącznie mniejsze statki. W r. 1934 zbudowano nowego tonażu 14.370 rej. t. brutto. Oddawna projektowany jest system subwencyj, pożyczek i gwarancyj rządowych dla norweskich stoczni, jak również system zniżek celnych na materjały konstrukcyjne okrętowe dla norweskich stoczni, jednak jedna i druga sprawa są dalekie od stadjum realizacji.

Wśród wykonanych w r. 1934 statków znajduje się ciekawy s. s. „Bencas“ (1.445 r. t. br.), który jest pierwszym parowcem, mającym kotły zmontowane na głównym pokładzie według systemu stoczni w Fredrikstad.

LEKKIE ZWIĘKSZENIE RUCHU W KANALE SUEZKIM W R. 1934.

Podobnie jak w kanale Panamskim zwiększenie ruchu okrętowego w kanale Suezkim załamało się w czerwcu ub. roku. Podczas gdy w pierwszem półroczu zwiększenie wyraziło się liczbą 975.500 ton, w drugiem wyniosło ono zaledwie 98.600 t., czyli było dziesięć razy mniejsze. Podobno w styczniu notowany jest znów wzrost ruchu, chociaż danych dokładnych jeszcze brak.

Ogółem wzrost tonażu, który przeszedł w obie strony w r. 1934 przez kanał Suezki wyniósł 3,5% względem ruchu 1933 r., przy liczbie całkowitego ruchu w r. 1934: 31.730.802 rej. ton netto. Liczba statków, które przeszły przez kanał wzrosła w tymże czasie o 4,4%, to znaczy, że średni tonaż statku przechodzącego przez kanał zmniejszył się dość znacznie wobec r. 1933, który, zaznaczyć wypada, był rekordowym rokiem pod tym względem.

Analogja z kanałem panamskim, uwydatniająca się w drugiem półroczu i spadek średniego tonażu statku korzystającego z kanału wskazują, iż w światowej wymianie towarów działają pewne czynniki hamujące jej dalszy rozwój. W wypadku kanału Suezkiego działają prócz tego również zbyt wysokie (wciąż jeszcze) opłaty za przejście statków przez ten kanał.

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI TWORZĄ WŁASNE LINJE LOTNICZE.

Norweskie i zachodnio-szwedzkie towarzystwa okrętowe organizują wspólną służbę lotniczą, która ma obsługiwać trasy lokalne: Oslo — Trondheim i Tromsö i Oslo — Kopenhaga oraz Göteborg, jak również połączenie z Amsterdamem.

Przejęcie służby lotniczej przez blok towarzystw żeglug. szczęśliwie zapobiega przyszłej możliwej konkurencji transportu morskiego i powietrznego, ułatwiając im akwizycję przesyłek pośpiesznych i werbunek pasażerów, zwłaszcza przez zastosowanie przewozów skombinowanych, okrętowo - samolotowych na poszczególnych odcinkach trasy.

Również pomiędzy Kopenhagą a Rönne (wyspa Bornholm), oraz pomiędzy Rönne a Gdynią ma być urzeczywistniona komunikacja lotnicza, która trwać będzie razem z Kopenhagi do Gdyni 3 godziny. Ta komunikacja jednakże ma być realizowana przez przedsiębiorstwo lotnicze (duńskie).

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

TECHNIKA OBROTÓW KOMPENSACYJNYCH W NIEMCZECH.

Tranzakcje kompensacyjne, zawierane między czterema partnerami, nastręczają poważne trudności prawne i techniczne. Praktyka jest zwykle następująca:

Niemiecki eksporter ciągnie weksel na zagranicznego importera, opiewający na kwotę należną mu za wywieziony towar, plus należytość uboczna, według umowy. Weksel ten idzie wraz z innemi dokumentami przez bank niemiecki do jego zagranicznego korespondenta. Ten ostatni inkasuje i płaci z tej kwoty pretensję zagranicznego eksportera, biorącego udział w interesie kompensacyjnym.

Ta pretensja ma być, według obowiązującej w Niemczech reguły, o 30 procent niższa aniżeli suma, na którą opiewał weksel. Z chwilą zapłaty przez niemieckiego importera niemieckiemu eksporterowi za pośrednictwem banku jest obieg zamknięty.

Nic się nie zmienia, jeśli do skompensowania jednego importu wciąga się większą ilość zleceń eksportowych. Zamiast jednego ciągnie się więcej weksli na zagranicznych importerów, zadanie banku jest tylko ilościowo rozszerzone, ale rzeczowo pozostaje takie same.

Inna jest metoda rozpłat w razie zastosowania specjalnych kont zagranicznych (Auslandersonderkonten), prowadzonych w Niemczech w markach. Niemiecki importer płaci swój dług w markach na konto specjalne. Fundusze z tego konta rozlicza się przy eksporcie do tego kraju, skąd przyszedł import. Nieraz inicjatywa wychodzi tu od zagranicznego eksportera, który wywozi towar do Niemiec, a na należność swoją w markach poszukuje nabywcy w osobie importera ze swego kraju, któryby temi markami zapłacił za swój towar niemieckiemu eksporterowi. Cena takich należności markowych podlega wahaniom, zależnie od podaży i popytu. W praktyce przeważa w interesach między malemi firmami stosowanie konta specjalnego, zaś między wielkiem firmami ciągnienie weksli z pomocą banków.

Trudności tego obrotu płatniczego zaostrzają się w miarę różnic w terminach płatności, a zatem przy stosowaniu kredytów. Dlatego pierwszorzędnej ważności kwestją przy przygotowywaniu tranzakcyj kompensacyjnych jest wyjaśnienie terminów płatności, odpowiadających zwyczajom w handlu każdym z towarów, wchodzących w rachubę. Najprostszym sposobem byłoby kompenso-

wać tylko interesy gotówkowe. Różnica terminów płatności nie jest jednak przeszkodą nie do przezwyciężenia, zwłaszcza zaś przy tranzakcjach, polegających na imporcie surowca, wzamian za eksport fabrykatów. Zaliczka, płacona zwyczajowo przez kupca zagranicznego, zamawiającego wysokowartościowy fabrykat, może w takim wypadku posłużyć na częściowe lub całkowite zaspokojenie pretensji dostawcy surowca.

Praktyka banków niemieckich wykazuje, że w ramach kompensacji każdy poszczególny interes musi być gruntownie zbadany i zanalizowany. Podstawą obrotu tego jest zaufanie do firm współdziałających. Przy zawieraniu interesów kompensacyjnych z małemi firmami handlowemi musi się brać pod uwagę wysoką marżę ryzyka. Wciągnięcie drobnych firm do obrotów kompensacyjnych możliwe jest właściwie tylko za pośrednictwem banków, które znają położenie finansowe swoich klientów.

Na specjalną uwagę zasługuje rodzaj towaru, gdyż od tego zależy stopień możliwości, a czasem wogóle możliwość kompensaty. Pewne towary nie bywają wcale dopuszczane do kompensaty w Niemczech, gdzie do obrotu kompensacyjnego włączane są tylko te towary, na których wywóz bez łatwego za nie dopływu dewiz liczyć nie można. Pozatem zaś trudności wynikają z wyżej wspomnianej różnicy terminów płatności, zależnych od zwyczajów handlowych.

Ważną również rolę odgrywa kwestja odpowiadania towaru warunkom umowy, a więc jakościowego odbioru bez zarzutu.

P. I. E.

PRODUKCJA I ZBYT CEGIEŁ W WIELKIEJ BRYTANJI.

Wobec zakrojonych na szeroką skalę planów budownictwa mieszkaniowego angielskie cegielnie pracują nieustannie dla zaspokojenia zapotrzebowania na cegłę i materjały budowlane, daje się jednak odczuwać brak cegły w ożywionych sezonach budowlanych.

Belgja i w mniejszym stopniu Holandja oferują cegłę, która kalkuluje się taniej niż angielska. Choć cegła belgijska jest gorszą w gatunku, jednak dla budowy małych tanich domków robotniczych zupełnie się nadaje. Belgijskie cegielnie są położone w bliskości morza i kanałów, a transport odbywa się tanio i bezpośrednio do Londynu na małych barkach, wskutek czego wytrzymuje konkurencję cegły angielskiej. Przy cegle i ciężkich materjałach transport odgrywa decydującą rolę. Cegły bowiem nie mogą być przeładowywane kilkakrotnie w podróży i muszą przychodzić do Anglji w małych pełnych ładunkach okrętowych wgłąb Tamizy aż do Chelsea, przedmieścia Londynu. Większe okręty z cegłą belgijską lub holenderską przychodzą jedynie do portów na wybrzeżu południowem Anglji, gdzie budują się małe domy nadmorskie.

Angielskie cegielnie starają się o podwyższenie cła obecnego, wynoszącego 10% od wartości, celem wstrzymania importu cegły z kontynentu, lecz dopóki przemysł nie będzie w stanie zaspokoić całkowicie zapotrzebowania, nie należy się spodziewać żadnych zmian w stawkach celnych, tem bardziej, że rządowi angielskiemu zależy na tem, aby rozpoczęte budowle były jaknajszybciej i najtaniej wykończone.

Ceny belgijskiej cegły w Anglji są następujące:

Za 1000 sztuk w ładunkach niemniejszych niż 100.000 szt. wraz z cłem i dostawą do miejsca załadowania — wymiary:

6½" × 4⅛" × 2⅜".

1) cięta drutem (wire cut) z dostawą do portu Rotherhite 46/9.
2) zwykła budowlana z dostawą do portu Wandsworth 48/6.
3) white sand line z dostawą do portu Rotherhite 45/9.
4) white sand line z dostawą do portu Wandsworth 47/6.

Niektóre cegielnie w Belgji oferują cegły wypalane na słońcu po 32 /— za 1000 sztuk c. i. f. port bez cła. Angielska cegła zwykła (cięta drutem) sprzedawana jest po 55 /— za 1000 sztuk loco cegielnia.

Konsulat Generalny R. P. w Londynie.

PRZEPISY PRZY IMPORCIE JAJ DO AUSTRJI

Austrjackie organizacje importerów jaj powzięły jednomyślną uchwałę, według której z ważnością od 1-go bm. dostawy jaj z zagranicy mogą być dokonywane tylko w skrzynkach, które posiadają podwójne deski czołowe i które sporządzone są z desek o grubości najmniej 12 mm.

Uchwała organizacyj importowych posiada niewątpliwe znaczenie raczej normatywne i nie może być uważaną za przymusową, ponieważ trudno przypuszczać, aby transporty, złożone z lżejszych skrzynek z jedną częścią czołową, spotkały się z trudnościami przy odbiorze, jeżeliby nadeszły w stanie zupełnie zadawalającym. *P. I. E.*

ORGANIZACJA SPRZEDAŻY I IMPORTU WĘGLA W BELGJI.

Projekt utworzenia „Office National des Charbons", w którego skład weszłyby wszystkie kopalnie węgla, został zrealizowany w dniu 28 grudnia 1934 r. Umowa, jaka została zawarta między stroną grupującą większość właścicieli kopalń belgijskich oraz zgrupowaniem właścicieli kopalń, będących w mniejszości, została podpisana na okres 3-letni z

warunkiem, że o ile jedna ze stron uzna w terminie 15-miesięcznym od daty podpisania umowy, iż interesy jej nie są dostatecznie uwzględniane przez „Office“, może zażądać rozstrzygnięcia sporu przez arbitraż. Komisja arbitrażowa składa się z trzech członków wybranych spośród wymienionych grup. Każda grupa wybiera po jednym członku oraz za wspólną zgodą trzeciego członka komisji. Gdyby pomiędzy grupami nie było jednomyślności w wyborze, trzeciego członka komisji wybierze z urzędu prezes Sądu Kasacyjnego.

„Office National des Charbons“ ma na celu regulowanie produkcji krajowej, importu, eksportu i sprzedaży węgla w hurcie.

Belgijskie Ministerstwo Spraw Ekonomicznych ma wyznaczyć w najbliższym czasie Komitet doradczy oraz „Office“, do którego wejdą: przedstawiciele kopalń, urzędnicy, robotnicy i więksi importerzy i eksporterzy węgla.

P. I. E.

KONTROLA MASŁA KRAJOWEGO I ZAGRANICZNEGO W BELGJI

Monitor belgijski Nr. 363 z dnia 29 grudnia 1934 r. zawiera rozporządzenie królewskie, regulujące kontrolę pochodzenia masła na rynku krajowym.

Na podstawie tego rozporządzenia przy sprzedaży masła w hurcie czy detalu sprzedawca musi wykazać się pochodzeniem towaru i wywiesić napis według następującej tabeli:

a) masło z ferm krajowych niesolone,
b) „ „ „ solone,
c) „ z mleczarń krajowych niesolone,
d) „ „ „ solone,
e) „ zagr. z..... (kraj poch.) niesolone,
f) „ „ „ „ solone,

Funkcjonarjusze policji, żandarmi, inspektorzy sanitarni itd. mają wolny wstęp do lokali, w których masło jest wystawione do sprzedaży hurtowej czy detalicznej w celu skontrolowania pochodzenia masła (brania próbek do analizy etc.) Za niestosowanie się do tego rozporządzenia przewidziane są różne kary, zależnie od przekroczenia.

Rozporządzenie to weszło w życie w dniu 1. I. 1935 r. Kontrola nad pochodzeniem masła została spowodowana ukazaniem się na rynku belgijskim ogromnej ilości masła pochodzenia rzekomo duńskiego. Ilość masła duńskiego w hurcie przekroczyła trzykrotnie kontyngent ilościowy przeznany Danji.

ZNAKOWANIE JAJ IMPORTOWANYCH DO HISZPANJI.

Rząd hiszpański, ustalając dekretem z 25 września ub. r. ogólny kontyngent importu jaj na rok 1935 na sumę 379.023 kwintali, zdecydował zasadniczo wprowadzenie z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązkowego znakowania jaj i zapowiedział ukazanie się przepisów wykonawczych w tym względzie.

Istotnie postanowienie ministerjalne z dn. 21 listopada 1934 r. precyzuje tę kwestję w sposób następujący:

„Znakowanie jaj świeżych, przeznaczonych na import do Hiszpanji, które ma być wymagane od 1 stycznia 1935 r. jako warunek zezwolenia na wwóz odnośnego towaru, polegać będzie na stemplowaniu za pomocą farby niezniszczalnej na skorupie jajowej oraz na opakowaniu jaj, importowanych *nazwy kraju* pochodzenia w języku hiszpańskim lub też w języku kraju pochodzenia, przyczem nazwa ta za uprzedniem uzyskaniem zgody rządu hiszpańskiego — może być zastąpioną przez *znak ogólny* pochodzenia (Marca general de origen).

Znak ten winien być odbity w kolorze czarnym dla jaj ekspedjowanych w czasie od 15 marca do 31 sierpnia, zaś w kolorze czerwonym w czasie od 1 września do 14 marca“.

Dekret Ministra Przemysłu i Handlu z 31 grudnia 1934 r. wyłącza od obowiązku znakowania towar importowany do Hiszpanji po dniu 1 stycznia br., o ile wwóz następuje na zasadzie licencyj przywozowych, pochodzących z kontyngentu za rok 1934 i jeżeli towar opuścił kraj pochodzenia z przeznaczeniem do Hiszpanji przed 31 grudnia 1934, lub też był w trakcie clenia w urzędzie celnym czy też w wolnym składzie handlowym.

Dekret wyłącza również od obowiązku znakowania jaja pochodzące ze strefy Protektoratu Hiszpańskiego w Marokku i stwarza specjalną Komisję, mającą za zadanie zbadanie problemu znakowania jaj przed ukazaniem się ostatecznego dekretu wprowadzającego instytucję tę w życie. *P. I. E.*

PRZEPISY KONTYNGENTOWE W HOLANDJI.

W dniu 22 grudnia 1934 r. ukazało się obwieszczenie o nowych przepisach, mających regulować wwóz skontyngentowanych w Holandji towarów w okresie od 1 stycznia 1935 r., oraz ustalających stosunek procentowy importu do lat bazowych, okresy skontyngentowania i lata bazowe na poszczególne artykuły.

Import węgla został wyznaczony na 6 miesięcy r. b. w wysokości 60%, przyjmując za podstawę obliczeń I półrocze 1933 r.: na nawozy sztuczne — 50%, według tej samej bazy. Kontyngenty na wyliczone dalej artykuły obejmują okres roczny, przyczem lata brane za podstawę obliczeń pozostały niezmienione, zaś stosunek procentowy wysokości importu wyznaczono w sposób następujący: skóry podeszwowe i wierzchnie 40%, szkło optyczne — 20%, przewodniki elektrotechniczne — 40%, masło — 25%, tłuszcze zwierzęce — 25%, skarpetki i pończochy — 40%, dywany — 25%.

wyroby ze sztucznego jedwabiu — 20%, płótno lniane i nielniane — 30%. nici do szycia — 30 %.

Przydzielone poszczególnym krajom kontyngenty na węgiel mają być rozdzielone między importerów na podstawie importowanych przez nich ilości w okresie od 1-go stycznia do 30 czerwca w latach 1931, 1932 i 1933.

Przydziały kontyngentów nastąpią zaraz po 1-ym stycznia dla wszystkich krajów za wyjątkiem Niemiec, Anglji, Belgji, Francji, Hiszpanji, Włoch, Czechosłowacji i Polski.

Przedłużenia przydziałów i dodatkowe kontyngenty nie będą wydawane po upływie okresu kontyngentowania.

Jeśli chodzi o import skontyngentowanych towarów z Francji, Hiszpanji, Włoch, Czechosłowacji i Polski, to mają być zastosowane zasady następujące: 1) Z dniem 1-go stycznia 1935 r. przydziały kontyngentów mają być anulowane w zakresie wszystkich artykułów, za wyjątkiem obuwia i produktów chloru. 2) Dla wszystkich tych artykułów, oprócz wymienionych dwóch wyjątków, będzie importowe Biuro Kryzysowe wydawało nowe przydziały kontyngentów od 1-go stycznia 1935 r. 3) Powyższe przydziały będą ważne na okres od 1-go stycznia do 1-go kwietnia 1935 r. Na ten kwartał, dla wyżej wymienionych krajów kontyngenty będą oznaczane w wysokości 1/4 kontyngentów 1934 r. 4) Przydziały na kwartał nie będą mogły być przedłużane oprócz dwóch wyżej wymienionych wyjątków.

Dla wszystkich krajów innych prócz wyżej wyszczególnionych udzielone przydziały kontyngentów, dla których czas trwania przekraczał datę 31 grudnia 1934 r., pozostają bez zmian ważne.

FAKTURY CELNE PRZY IMPORCIE TOWARÓW DO PALESTYNY.

Według obowiązujących w Palestynie przepisów celnych zmienionych częściowo nowelą z 27 września 1934 r. wszelkie przesyłki towarów do Palestyny muszą być zaopatrzone w fakturę, stwierdzającą prócz wagi, wartości i innych szczegółów, również pochodzenie towaru. Faktura taka winna być sporządzona według przepisanego wzoru w języku angielskim i podpisana przez kierownika firmy wysyłającej oraz świadka: poświadczenie w konsulacie jest zbędne. Niezastosowanie się do tych przepisów pociąga za sobą zwłokę w ocleniu towaru, a ponadto karę dla eksportera. Szczegółowe informacje, jak również wzór faktury otrzymać można w Państwowym Instytucie Eksportowym.

PROJEKT OGRANICZEŃ IMPORTOWYCH DO PALESTYNY.

Według informacyj prasy palestyńskiej komitet dla spraw rolniczych i rynkowych przedłożył rządowi palestyńskiemu projekt ograniczenia importu towarów zagranicznych. Projekt przewiduje, że kwoty importowe ustalone dla poszczególnych krajów nie powinny przekroczyć potrójnej kwoty eksportu Palestyny do tychże krajów. Rząd palestyński zajął zasadniczo w stosunku do projektu tego stanowisko przychylne. Nie wiadomo jednak, jak ustosunkuje się do tych zamierzeń rząd angielski.

Z enuncjacyj prasowych wynika, że życie gospodarcze Palestyny oczekuje od realizacji zasady skontyngentowania importu — nie ograniczenia przywozu zagranicznego, a tylko wzmożenia eksportu produktów palestyńskich i bardziej korzystnego dla Palestyny niż dotychczas ukształtowania wymiany handlowej z zagranicą. Komitet proponuje, aby za podstawę kontyngentów importowych wziąć rozmiary przywozu z poszczególnych krajów w r. 1934.

Rozważając stosunek importu do eksportu, podkreśla autor artykułu umieszczonego w Nr. 1687 czasopisma „Haarez" z 19. 12. 34. że ograniczenia importu winny być zastosowane w pierwszym rzędzie do Japonji, następnie Turcji, Portugalji, Węgier, Brazylji, Argentyny, Austrji, Australji i in. *P. I. E.*

OCHRONA ZNAKÓW HANDLOWYCH I PATENTOWYCH W PALESTYNIE

W ślad za informacjami dotyczącemi ochrony znaków handlowych i patentowych w Palestynie, podanemi w „Informatorze Eksportowym" Nr. 36, str. 3, należy dodać, że w Urzędowym Dzienniku Palestyńskim „The Palestine Gazette" z dnia 29 listopada ub. r. ukazało się nowe rozporządzenie, zawierające pewne przywileje przy rejestracji znaków handlowych w Palestynie dla tych państw, które zawarły z Palestyną konwencje co do wzajemnej ochrony takich znaków. Ustawa przewiduje, że każda firma z kraju, który posiada taką konwencję z Palestyną i która prosi o ochronę swego znaku handlowego w tymże kraju, ma prawo do pierwszeństwa przy rejestracji tego znaku w Palestynie przed innymi petentami.

Należy zaznaczyć, że Polska dotychczas z Palestyną konwencji w sprawie ochrony znaków handlowych nie posiada.

Firmy eksportowe polskie winny śledzić sprawę rejestracji znaków handlowych i wnosić podania o rejestrację znaków handlowych, zwłaszcza w tych wypadkach, gdy zachodzi ryzyko, że inna firma eksportowa może zarejestrować znak taki sam lub znak podobny na swoje imię i w ten sposób spowodować konfiskatę towarów znajdujących się w Palestynie, eksportowanych przez firmę nie mającą dokonanej rejestracji, co w konsekwencji mogłoby zmusić eksporterów polskich do zmiany marek wysyłanych przez nich towarów. Pozatem winni eksporterzy zwrócić uwagę na fakt, że agent firmy może

zarejestrować znak reprezentowanej przez siebie fabryki polskiej na swoje imię, aby w ten sposób uniemożliwić danej firmie sprzedaż wchodzącego w grę artykułu przez innego przedstawiciela.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 GRUDNIA 1934 ROKU DO 17 STYCZNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Upływający z dniem 31 grudnia 1934 r. termin obowiązywania dodatkowej opłaty celnej w wysokości 10 proc. ad valorem od wszystkich importowanych towarów, przedłużony został na rok 1935. Równocześnie zmieniony został z dniem 1 stycznia 1935 r. dotychczasowy podatek wynoszący 3 promille; na miejsce jego wprowadzono od towarów pochodzenia krajowego przeznaczonych na eksport 3 promille, dla towarów importowanych i przeznaczonych do wewnętrznej sprzedaży 1¼%.

AUSTRALJA. Przedłożony został do zatwierdzenia projekt zmiany w taryfie celnej, przyczem około 101 pozycyj taryfy generalnej ma być objęte zniżką i 15 pozycyj zwyżką cła. — Pozatem projektowane jest wprowadzenie średniej taryfy, która ma się stosować do państw, z któremi Australja zawarła traktat handlowy.

AUSTRJA. Kontyngent importowy na węgiel polski został wyznaczony na styczeń rb. w wysokości 71.200 ton, a na koks 3.000 ton.

BELGJA. Przedłużone zostały do 31 grudnia 1935 r. wprowadzone rozporządzeniami z dnia 1. II. 1932, 29. IV. 1932 i 9. II. 1934 dodatkowe opłaty celne od materjałów bawełnianych, naboi do polowania, patronów i gilz.

Rząd belgijski nosi się z zamiarem skontyngentowania importu szkła okiennego.

W Moniteur Belge z dnia 2/3 stycznia 1934 r. ogłoszony został dekret, na mocy którego opłata importowa od masła obniżona została z 8,50 na 8 fr. od 1 kg.

BUŁGARJA. Z dniem 18 grudnia 1934 weszła w życie nowa taryfa wywozowa, zastępująca dotychczasową z dnia 27 marca 1930 r.

W dzienniku Ustaw z dnia 18 grudnia 1934. ogłoszona została nowa ustawa o opłacie statystycznej od importowanych towarów: powyższa ustawa obejmuje opłaty statystyczne na bydło, wozy ciężarowe, drzewo, kamienie, skóry, drut, rury żeliwne, maszyny wszelkiego rodzaju, kości i odpadki zwierzęce itp. Opłata wynosi od 10 do 1000 lew.

CHILE. Rząd chilijski zamierza w drodze porozumienia z Bankiem Centralnym obniżyć oficjalny kurs pensa z 3 pensów złotych na 1 i pół pensa zł.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28 grudnia 1934 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz: poz. 34. ryż łuszczony i niełuszczony, oraz ryż łamany, poz. 428 ex c) krzemian żelaza.

Z ważnością od 10 stycznia 1935 r. zostały ustalone następujące cła na masło i tłuszcze:

poz. 88 masło naturalne, świeże lub solone, także topione Kc. 420 — (dotychczas 630 Kc.)

poz. 89a sadło wieprzowe i gęsie, surowe Kc. 180 — (bez zmiany).

poz. 89b sadło wieprzowe i gęsie wytopione Kc. 300 — (bez zmiany).

DANJA. Urząd Walutowy Banku Narodowego ogłosił, że od dnia 1 stycznia 1935, następujące artykuły zostały włączone na listę wolnych od ograniczeń dewizowych: siatki do włosów, igły, ocele do podków, kreda do pisania, miary, przędza azbestowa, powrozy z jelit, przędza kokosowa, sosy z poz. 307 B i C oraz pikle z poz. 307 B i C.

Włączono do listy dewizowej: gips z poz. 2217 i smołę pogazową — poz. 1412.

ESTONJA. W związku z zawarciem traktatu handlowego z Niemcami przyznany został przez Estonję cały szereg zniżek celnych na towary pochodzenia niemieckiego: z ważniejszych wymienić należy: mąkę ziemniaczaną, sól kuchenną, klej, skóry, wyroby szklane, biel ołowianą i cynkową, wyroby z żelaza i stali, wyroby nożownicze, papier i wyroby, pierze, aksamit, wyroby jutowe itp.

FINLANDJA. Parlament fiński na ostatniem swem posiedzeniu zatwierdził następujące zmiany w fińskiej taryfie celnej obowiązującej na rok 1935:

Nr. pozycji	Rodzaj towaru	1934 r.	1935 r.
		w Fmk. za 1 kg	
31	owies	0.25	0.50
32	pszenica	1.30	1.35
*34	kukurydza	wolne	0.10
42	mąka i kasza owsiana brutto	0.95	1.45
44	mąka pszenna pytlowa również granula brutto	2.50	2.40
45	kasza pszenna brutto .	2.50	2.40
*49	otręby i mąki pośled nie brutto	0.30	0.15
*70	makuchy oleiste . . .	wolne	0.10
*71	a) makuchy inne .	wolne	wolne
	b) inna pasza . . .	wolne	0.10
*84	Do tej pozycji: uwaga została rozszerzona również w stosunku do „pure pomidorowego" importowanego przez zakłady wojskowe.		
*279	Do tej pozycji: uwaga: tkaniny jedwabne do potrzeb przemysłu, wyrabiającego spadochrony.		50.—
417	papier t. zw. szmerglowy itp. brutto .	0.15	0.80
*468 ex	c) skóry wagi poniżej 0,5 kg brutto . . .	20.26Fmk	10 ad val.
583	łyżwy niklowe	4.—	8.—
584	łyżwy inne	2.—	4.—
700 ½ ex	armatury i części do maszyn, aparatów i rur:		
	a) waga maksymalna 1 kg każdego objektu		4.80
	b) waga powyżej 1 kg do 10 kg maks. . .		2 70
	c) waga powyżej 10 kg do 50 kg maks.		2.10
	d) waga powyżej 50 kg		1.80
	e) niklowane, chromowane, lakierowane, trawione		9.—
	inne		6.—
787 ex	cegły ogniotrwałe:		
	a)		
	b) punkt topienia poniżej 1.799°C 100 kg		9.—
*795	szkło okienne, nieszlifowane		
816	oleje z nasion bawełnianych sur. netto	0.50	0.65
*817	a) rycyna, degras, tran lanolina	1.50	0.50
	b) inne	1.50	1.50

Do najważniejszych zmian należy zaopatrzenie w gwiazdki pozycyj 34, 49, 70, 71, 84, 279, 468, 583, 795 oraz wprowadzenie nowej nomenklatury do poz. 700. Specjalnie dla polskiego eksportu ważnem jest „ogwiazdkowanie" poz. 49 (otręby i maki poślednie). Upoważnia to radę ministrów do podwyższenia o 400 proc. cła zasadniczego danej, pozycji to znaczy do 0,60 Fmk. za kg brutto.

Cło zasadnicze zostało przez Radę Ministrów podwyższone na następujące „ogwiazdkowane" pozycje: *) 34 kukurydza do 0,30 Fmk za kg, *) 49 otręby i mąki poślednie do 0,30 Fmk, *) 70 makuchy oleiste do 0,30 Fmk, *) 71 b. inna pasza do 30 Fmk, *) 468 ex c. najmniejsze cło za kg 20.— Fmk. *) 817 b. inne do 5,— Fmk za kg.

Pozostałe „ogwiazdkowane" pozycje pozostają bez zasadniczych zmian dla naszego eksportu

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 3 stycznia 1935 roku skontyngentowany został import instrumentów muzycznych i ich części obejmujących poz. 604 i 605 taryfy celnej francuskiej.

Dekretem z dnia 3 stycznia 1935 skontyngentowany został import następujących produktów chemicznych: poz. 038 — cjanek potasu; 039 cjanek potasowy i sodowy; 039 — inne cjanki; 053 sztuczny kriolit: 0111 — kwas chromowy; 0113 — chromian cynku: 0115 bis — ałun chromowy; 0130 tlenek żelazowy sztuczny, sproszkowany; 0147 kwas molibdenowy; 0151 tlenek ołowiu: 0155 inne sole ołowiane: 0193 bis — alkohol butylowy; 0195 — spirytus drzewny; 0200 — aceton: 0201 — aceton butylowy.

HOLANDJA. Zgodnie z rozporządzeniem król. Bank Holenderski został upoważniony do dyskontowania, udzielania pożyczek za gwarancją lub przyjmowanie w zastaw należności. podpadających lub wypływających z regulowania ruchu płatniczego pomiędzy Holandją a Niemcami.

Emaljowane wanny i zbiorniki do wody w klozetach. Okres skontyngentowania 1. 12. 34 — 1. 12. 1935 roku. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługujące kontyngenty zmniejszono z 45% wartości do 40% w odniesieniu do wanien i 20% — do zbiorników.

Piece i kominki do węgla, oraz ich części. Okres skontyngentowania 1. 12. 1934 — 1. 12. 1935. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 35% do 40% wartości.

Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełnianych i półwełnianych) oraz z taśma gumową. Okres skontyngentowania 1. 12. 34 — 1. VI. 35. Rok bazowy — 1932. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 25 do 30 proc. wartości, wzgl. 40 proc. wagi.

Linoleum. Okres skontyngentowania 1. 1. 35 1. 4. 35. Okres bazowy — 1. 7. 33 — 1. 1. 34. Ustawowo przysługuje 35 proc. wartości.

W. P. IRLANDJA. Zakazany został wolny **wwóz węgla.** Od dnia 27 grudnia 1934 r. do 31 stycznia 1935 r. wwóz węgla już zakupionego będzie dopuszczany na zasadzie specjalnych licencyj. Z dniem 1 lutego 1935 import węgla przejdzie pod bezpośrednią kontrolę rządu. Irlandzkie Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie ustanawiać specjalne przydziały dla krajów importujących (Anglja, Niemcy. Polska).

Rozporządzeniem z dnia 22 grudnia 1934 roku. ustanowione zostały nowe premje eksportowe na następujące artykuły: bydło rogate, żywe: 2 lata i powyżej — 20 sh od sztuki (dot. 30); od 6 miesięcy do 2 lat nic (dot. 15 sh); jaja: wybierane specjalnie — 2 sh za 120 sztuk (dot. 3 sh); śledzie 1/7 sh — dot, 2/7): jaja kacze 1/7 (dot. 2/7); jaja konserwowane 3 sh (dot. nie było). Za jaja małe, mrożone i bez skorupki nie ustanowiono premji wywozowej; drób bity: indyczki 3d od funta (dot. 5d) inny drób — 3 i pół d (dot. 5 i pół). Jednocześnie z powyższem zniesione zostały premje wywozowe od baranów i owiec. Dekretem z dnia 4 grudnia 1934 r. podwyższone zostało cło na drób bity z 6 d. na 1 sh od funta (lb.)

Obniżone zostało z 37½ na 33⅓% ad valorem cła na atramenty i farby drukarskie.

ŁOTWA. Minister finansów wydał rozporządzenie, mocą którego, sprowadzane z zagranicy dla wyższych szkół i uniwersytetów instrumenty naukowe, środki opatrunkowe i lecznicze zwolnione są od opłaty celnej.

MEKSYK. Rozporządzeniem z dnia 24 listopada 1934 r. wprowadzono zmiany cła na kury i koguty, figury ozdobne, popielniczki, kałamarze itp. z ołowiu, cynku itp., wentyle, tlenek miedziowy, fosforan amonowy, dwuchromian amonowy, chlorek cynku, siarczek żelaza itp.

Dekretem z dnia 10 listopada 1934 roku wprowadzony został przymus przedkładania świadectwa fitopatologicznego przy imporcie nasion i produktów roślinnych nasiennych. Zalegalizowanie wyżej wymienionych świadectw nie jest potrzebne. W razie niezałączenia powyższych zaświadczeń, będzie dokonana dezynfenkcja na koszt importera.

NIEMCY. Kontyngent przywozowy dla jaj polskich ustalony został na styczeń 1935 r. w wysokości 613 qwintali.

Dotychczasowe opłaty wyrównawcze na przetwory mleczne pozostają na miesiąc styczeń 1935 w niezmienionej wysokości.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z 15 listopada ub. r. wprowadzone zostały następujące zmiany celne: poz. 120 owoce w cukrze lub syropie — 20 milsów od 1 kg (dot. bez cła): 162 — wyroby skórzane specjalnie niewymienione: walizki i portmonetki 400 milsów (dot. 300): torebki damskie 400 milsów (dot. 250).

Pozatem wprowadzone zostały na listę towarów wolnych od cła i innych opłat celnych następujące artykuły: węgiel drzewny, pierze, drzewo opałowe. włosie (za wyjątkiem sierści), drożdże, słód. słoma i trawa, i szpilki drewniane.

RUMUNJA. Na rynku bukaresztеńskim ukazały się certyfikaty importowe II kategorji. które mogą być negocjowane przez eksporterów rumuńskich.

Certyfikaty na kraje o wolnym obrocie dewizowym są oferowane po 40—50%. Certyfikaty na Niemcy 6—8%.

Kwota importu na I kwartał 1935 r. ustalona została w wysokości 60% przywozu z I kwart. 1934 r.

Urząd handlu zagranicznego przy Min. Przemysłu i Handlu ogłosił, że do zawierania tranzakcyj kredytowych potrzebne jest zezwolenie Min. Przemysłu i Handlu. Jeżeli zapłata ma nastąpić w ciągu okresu 30—90 dni — pozwolenie nie jest wymagane.

SZWAJCARJA. W myśl komunikatów oficjalnych pozwolenia importowe przyznane na IV kwartał 1934 roku straciły swą ważność z dniem 31. 7. 34. Pozwolenia specjalne. udzielone na IV kwartał, również straciły swą moc i nie będą przenoszone na I kwartał rb. bez zezwolenia Dep. Ekonomicznego. Wyjątek przewidziany jest jedynie dla specjalnych kontyngentów kompensacyjnych.

W związku z wprowadzeniem skontyngentowania importu blachy miedzianej, odnośne władze wyjaśniają, że skontyngentowaniu podlega tylko blacha miedziana lecz nie blacha ze stopów miedzi lub mosiądzu.

Projektowaną jest zwyżka cła na paszę dla bydła. przyczem podwyższone ma być cło na następujące artykuły: owies z 3 na 4 fr — 100 kg: mąkę jęczmienną z 1,50 na 2,50 fr: kukurydzę pastewną z 4 na 5 fr: inne zboża pastewne — z 4 na 5 fr: makuchy z 6 na 7 fr i otręby z 3 na 4 fr.

URUGWAJ. W związku z tendencją ochrony przemysłu krajowego wniesiona została do parlamentu ustawa, przewid. upoważnienia dla rządu do wprowadzenia zakazów importu w wypadku, gdy cena towaru importowego będzie niższa od ceny przeciętnej z okresu ostatnich 2 lat i gdy cena tegoż artykułu wyrobu krajowego nie jest wyższa od tej prze-

ciętnej. W wypadku, gdy przemysł krajowy nie może pokryć zapotrzebowania, przewiduje się możność dopuszczania towarów zagranicznych w ilościach odpowiadających potrzebom rynku.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 3 grudnia 1934 r. ustanowione zostało nowe cło na siarczan superfosfatowy, które wynosi obecnie 10 sh od tony, albo 20% ad valorem, w zależności od tego, która stawka celna będzie wyższa. Również z mocą obowiązującą od 12 grudnia wprowadzono nowe cło na ołówki ze skówkami metalowemi i gumowemi o długości 4½ cala 1 s 3 d od grosa, albo 20% ad valorem. Inne gatunki ołówków opłacają cło w wysokości 9 d lub 20% ad valorem.

Z dniem 9 stycznia 1935 r. podwyższone zostało cło na wyroby żelazne emaljowane lub glazurowane w szczególności na szyldy wszelkiego rodzaju, płyty kominkowe i inne, które wynosi obecnie 25% ad valorem.

WŁOCHY. W związku z ograniczeniami dewizowemi zaznaczyć należy, że postanowienia dekretu z dnia 28 maja 1934 zostały zarządzeniem z dnia 4 października 1934 r. rozszerzone również na kolonje włoskie.

Dekretem z dnia 15 grudnia 1934 r. zmienione zostało cło na ultramarynę, które przedstawia się obecnie następująco: (poz. 795). cło zasadnicze 55 lirów od q; mnożnik 2.5.

„Gazzetta Ufficiale" z 19 grudnia 1934 Nr. 297 zapowiada wprowadzenie w przywozie do Trypolitanji i Cyrenajki dodatkowych taks do ceł importowanych, które pobierane będą na rzecz samorządów od szeregu artykułów. Lista powyższych artykułów zostanie ustalona dekretem Ministra Kolonij w porozumieniu z Ministrem Finansów.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 15 grudnia 1934 roku Nr. 294 ogłasza dekret król. z daty 2 grudnia 1934 r. Nr. 1974, mocą którego zostają dopuszczone do przywozu uszlachet. z uwolnieniem od cła następujące towary: stal i żelazo zwykłe, hartowane na gorąco w sztabach, w blachach, arkuszach, prętach do fabrykacji rur — w ilości minim. 100 kg z czasem reeksportu 1-orocz.: drzewo jodłowe do fabrykacji ram i kijów (drzewce) w ilości minim. 100 kg i z czasem reeksportu 1-orocz. (koncesja prowizoryczna do 3 grudnia 1936): jaja drobiu, celem segregacji w pudełkach po uwolnieniu od skorupy, w ilości minim. 100 kg i z czasem reeksportu 6 mies. (koncesja prowizoryczna do 31 grudnia 1936).

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 24 grudnia, ogłasza dekret królewski z dnia 10 grudnia 1934 r. Nr. 2024 wprowadzający szereg zmian stawek celnych taryfy włoskiej, m. in. na motocykle i części, oraz rowery i ich części, pozatem na:

poz. 717 Kwasy
c) bis krezol stawka w lir. za 1 q 36.70
d) kwas karbolowy
1) surowy stawka w lir. za 1 q 36.70 mnoż. 1
2) oczyszczany stawka w lir. za 1 q 73.40 mnoż. 1
ex 847 Papier
e) tapety stawka w lir. za 1 q 110,— mnoż. 1,4

Dekret nakłada także 15 procentową opłatę ad valorem na guziki z masy perłowej (poz. 897 bis): wchodzi on w życie z dniem ogłoszenia.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 24 grudnia 1934 ukazał się dekret z dnia 19 listopada wprowadzający zakazy przywozu na: Poz. taryfy 879. Drogie kamienie: a) nieobrobione: b-1) obrobione w formie t. zw. klejnotów.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 10 stycznia br. ukazał się dekret Ministr. z 3 stycznia br. wprowadzający zakazy przywozu na:

poz. taryfy
54 a/6 . . . . sardelki i anchois w sosie słonym.
54 a/7 . . . . ryby suszone, solone lub wędzone i inne.
54 b/1 alfa
b/2 „ tuńczyki marynowane. w oliwie lub
b/3 „ inaczej przyrządzone.
54 b/1 beta
b/2 „ sardynki i anchois marynowane, w
b/3 „ oliwie lub inaczej przyrządzone.
54 b/1 delta
b/2 „ ryby marynowane, w oliwie lub
b/3 gamma inaczej przyrządzone.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka poszukuje fachowca najlepiej inżyniera, który mógłby przejąć przedstawicielstwa na import maszyn z Niemiec. Chodzi przedewszystkiem o wentylatory, zwilżacze powietrza, suszarnie itp.

Bliższych inforamcyj udzieli referat statystyczny naszej Izby.

Firma w Pittsburgu pragnie nawiązać kontakt z polskiemi fabrykami przyborów szewskich (kopyta drewn., sznurowadła, nici lniane do maszyn i t. p.) P 33246/21/Ż.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski drobnych artykułów przemysłu papierowego, oraz artykułami domowemi wszelkiego rodzaju. P/31889/61/Ż.

Agenturowa firma w Brukseli interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni skór zamszowych. P/33310/58/Ż.

Firma turecka zainteresowana jest objęciem reprezentacyj polskich firm eksportowych. E/33039/40/Ch.

Firma północno-afrykańska interesuje się dostawą z Polski słupów teletechnicznych, P/33119/40/MM.

Firma północno-afrykańska jest zainteresowana w imporcie deseczek świerkowych dla ochronnych instalacyj elektrycznych. Dostawa w ilościach wagonowych. P/33122/40/MM.

Firma belgijska pragnie uzyskać przedstawicielstwo polskich producentów na komplety biurowe z olchy i brzozy, klepkę dębową dla beczek piwnych, deszczułek posadzkowych i dykt. P/50/40/MM.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski suchej dębiny. Zgłoszenia pilne. P/333/40/MM.

Firma egipska interesuje się importem bali ciosanych. P/361/40 MM.

Firma włoska interesuje się importem drzewa opałowego z Polski. P/332/40/MM.

Firma indyjska (Indje Brytyjskie) interesuje się importem dykty brzozowej. P/33443/21/MM.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

O RACJONALIZACJĘ PRZEROBU SZPROTÓW.

Podstawowym i nieomal wyłącznym surowcem dla wędzarń są szproty, wobec czego też każda fabryka i wędzarnia przetwarza tę powszechną rybkę w takich ilościach, jaką jest zdolna zużyć. Początek sezonu szprotowego, który normalnie zaczyna się w listopadzie, w tym roku, z powodu braku surowca, odbił się fatalnie na przemyśle wędzarnianym, wobec czego przemysł ten, mimo iż obecnie ma surowca rzekomo nadmiar, sezon obecny może zamknąć stratą.

Poważną bolączką tego przemysłu jest uczciwa jak również i nieuczciwa konkurencja, rozsianych po całem wybrzeżu wędzarń domowych, o których istnieniu nikt nie wie, a władze dowiadują się o istnieniu takich chałupniczych zakładów, jak to miało miejsce kilka dni temu pożar takiej wędzarni przy ulicy Witominskiej — dopiero przypadkowo.

Konkurencja tych zakładów, które bez zachowania jakichkolwiek warunków higjenicznych i bezpieczeństwa, bez nadzoru władz i przeważnie bez świadectw przemysłowych produkują „po domowemu", wędząc ryby morskie częstokroć w beczce od śledzi i t. p. nie jest tyle niebezpieczną pod względem masowym, ile stwarza chaos na rynku ryb wędzonych. Towar z tych „wędzarń" wytwarzany w takich warunkach, pod względem jakościowym nie może konkurować z towarem solidnym, chociaż cena tego pierwszego wydaje się naprawdę konkurencyjną. Lecz wadą inną tego domowego produktu jest niesolidna waga, która daleko odbiega od wagi deklarowanej przy sprzedaży na skrzynki. Jak bowiem wiadomo, opakowanie szprotów wędzonych ma swego rodzaju standart 3 funty (1.5 kg), 5 funtów (2,5 kg), 12 funtów (6 kg) zawartości towaru, natomiast towar wielu przetwórni domowych nie wykazuje wagi tej łącznie z opakowaniem, przyczem i to opakowanie jest jeszcze znacznie gorszego gatunku i cięższe, tak że faktyczna zawartość towaru jest znacznie mniejsza od tej, jaka być powinna.

Takie braki mają wszelkie cechy nieuczciwej konkurencji, gdyż podane powyżej zakłady pomijają swobodnie wszelkie przepisy władz. Zwalczanie tych drobnych, nieprzepisowo urządzonych wędzarń jest wskazane nietylko w celu umożliwienia należytego rozwoju zakładów odpowiadających wszystkim przepisom, lecz także ze względów czysto higjenicznych i bezpieczeństwa. Dlatego też obecnie, kiedy jesteśmy w pełnym sezonie szprotowym, ingerencja władz miarodajnych byłaby wskazana chociażby w tym kierunku, ażeby wydano zarządzenie, by skrzynki z szprotami były zaopatrzone w firmę i adres wędzarń oraz wagę towaru netto, co umożliwi kupującemu łatwą kontrolę. Usunie to również napisy różnych fikcyjnych, zwykle nieistniejących firm, jak również zbyt rozciągły handel łańcuchowy, który towar ten zbytnio przedraża. Jeśli istnienie chałupniczego przemysłu wędzarnianego miało pewne uzasadnienie w czasie, kiedy to wogóle brak nabywców surowego szprota od rybaków, wymagał takiego chociaż sposobu przetwarzania, to obecnie, gdy istniejące już duże fabryki konserw i wędzarnie są zdolne przerobić bardzo poważne ilości ryby, chałupniczy przemysł wędzarniany stał się szkodliwym dla rentowności zakładów, które do swej budowy i urządzenia inwestowały poważne kapitały.

Możliwie zapewnioną rentowność przemysłu będzie mogła rozwiązać kwestję rzekomego nadmiaru połowów. Ograniczenie lub całkowite wstrzymanie wyjazdów naszych rybaków na połowy z powodu nierentowności w okresie, w którym rybak kładł całą swą nadzieję w możliwości nadrobienia straty, poniesionej przez nieomal całoroczną nieczynność, wydaje się absurdem, jeśli zważymy, że importuje się masy różnych śledzi świeżych, sprzedawanych tu po bardzo niskich cenach, nie wiele wyższych od ceny szprotów. Więc my ograniczamy połowy po to, by sprowadzać śledzie i ratować rybaków innych krajów.

Taki stan rzeczy nie może dalej istnieć, gdyż nie rozwiąże to kwestji rentowności naszego rybołówstwa morskiego. Tylko współpraca fabryk wzgl. wędzarń z Organizacją Rybaków może rozwiązać kwestję zużycia nadwyżek połowów — ponadkontyngentowych — które możnaby po cenach niższych przerobić na trwałe przetwory i sprzedawać tanio w kraju. Przy istniejących możliwościach wyrobu trwałych konserw z szprotów dałoby się także zwiększyć konsumcję w kraju przez większe spopularyzowanie naszych konserw. Obecnie konserwy z naszych szprotów — jak naprzykład szproty w oliwie, w kraju dostępne są tylko dla ludzi zamożnych, nie zaś dla szerszych mas i to pomimo, iż fabryki sprzedają je po niskich cenach. W tych warunkach wyrzucenie z powrotem do morza ryb już złowionych — jak to się stało kilka dni temu na Helu, w okresie, kiedy rzesze bezrobotnych w dużych miastach oraz ludność dotknięta tegoroczną powodzią, nie mają nawet możności spróbować tych „smakołyków", jest karygodnem. Szybkie działanie czynników decydujących jest tu konieczne, gdyż inaczej, to rybołówstwo morskie nie będzie się rozwijało, lecz zwijało, a przemysł rybny, który w ostatnim czasie naprawdę okazał zainteresowanie Gdynią zakończy swój żywot jeszcze przed właściwym rozwojem.

W. Korzeniewski.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU.

W styczniu rb. rybacy nasi złowili ogółem 2.103.410 kg ryb, wartości 288.722 zł. Wobec niskiej ceny, zwłaszcza na szproty, wartość złowionej ryby stoi w niekorzystnym stosunku do jej ilości.

Poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 1.947.700 kg (średnia wartość 0,10 zł za kg), dorszy 14.630 kg (0,40 zł za kg), łososi 12.440 kg (4,20), troci 50 (4,25), flądер 3.400 (0,50), śledzików morskich 118.870 (0,25), śledzików rzecznych 1.240 (0.30), węgorzy 2.310 (1,40), szczupaków 3.130 (1.20), okoni 20 (1,00), płotek 600 (0.60).

W liczbach tych nie są uwzględnione połowy pełnego Bałtyku pod Bornholmem. Były one tym razem małe, dając tylko 6.100 kg dorszy i 100 kg fląder o łącznej wartości 1.514 zł. Dwa kutry były wycofane, jeden z powodu ciężkiej awarji („Starnia"). Burzliwa pogoda nader utrudniała połowy pełnego morza.

Z poszczególnych obwodów złowiły: Hel 1.096.210 kg wartości 168.294 zł, Gdynia 699.660 kg — 73.313 zł. od Jastarni do Wielkiej Wsi: 273.090 kg — 36.195 zł, od Chłapowa do granicy 1.400 kg wartości 383 zł, w Zatoce od Pucka do Obłuża 26.850 kg — 6.371 zł.

Podział konsumcyjny połowów: wędzarnie wybrzeża zakupiły 1.615.040 kg wartości 175.161 zł. sprzedano na rynku miejscowym 475.810 kg — 110.435 zł, wreszcie do Gdańska sprzedano 12.560 kg, wartości 3.128 zl. Były to śledziki i dorsze.

Spadł do pół procent (w styczniu ub. roku 7%) wywóz ryby do Gdańska, ale równocześnie spadł o 150.000 kg wywóz ryby poza Gdynię, głównie poprzez granicę Wolnego Miasta. Konwojowanie samochodów ciężarowych itp. utrudnienia na terenie gdańskim były główną przyczyną spadku konsumpcji świeżego szprota na Pomorzu.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W STYCZNIU.

Obroty styczniowe portu rybackiego w Gdyni wyniosły 4.828.000 kg ryb importowanych i pochodzących z własnych połowów. Z połowów gdyńskich rybaków dowieziono 700.000 kg, z połowów Bornholmu 6.200 kg: połowy „Mewy" na Północnem Morzu dały 839.000 kg — wraz z dowiezionemi zapasami z poprzednich połowów. Połowy „Mewy" dowiezione zostały na dziesięciu lugrach idących na zimowisko do Gdyni i jednym statku linjowym Żeglugi Polskiej z Rotterdamu.

Śledzi solonych importowanych dowieziono 1.788.000 kg na 26 statkach: z Islandji 1 statek z 3.293/1 i 1.849/2 beczek, z Norwegji 4 statki z 3.357/1 i 273/2 beczek, z Anglji 2 statki z 1.834/1 i 544/2 beczek, z Holandji 2 statki z 1.005/1 i 705/2 beczek.

Prócz tego importowano: z Norwegji 7 statków z 701.000 kg śledzi zamrożonych i 321.000 kg świeżych śledzi w lodzie, z Belgji 2 statki z 293.000 kg śledzi świeżych w lodzie, ze Szwecji 3 statki z 78.000 kg śledzików w lodzie, z Danji 5 kutrów z świeżemi dorszami, oraz z Norwegji różne partje dorszy mrożonych, tranu itd. 32.000 kg. Towarów rybnych wyładowano poza portem rybackim w obrebie portu handlowego 307.000 kg.

Port rybacki wysłał w miesiącu styczniu do kraju 227 wagonów z rybami.

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 1-go lutego następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy"** wysprzedane.
2. **Solone w Gdyni „Polonia"** wysprzedane.
3. **Importowane angielskie „Yarmouth".** Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.
4. **Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth.** Small matties ordinary 71, matties ordinary 72, matfulls ordinary 73.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. **Polskie połowy „Mewy"** wysprzedane.
2. **Importowane angielskie** matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65. Slee i Vaar z r. 1933 — 50, takież z r. 1934 — 55, takież z roku 1935 — 56, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg, z grudnia 1934 roku 83.

SZWEDZKIE ŚLEDZIE.

Przerabiane w Gdyni firmy „Polonia", oclone: cięte (Schneideheringe) szwedzkiego połowu, krajowego solenia 40/50 do 50/60 sztukowe — 74 złote za beczkę.

— **CENY NA RYBY ŚWIEŻE I WĘDZONE W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** 1 lutego płacono:

Za duńskie dorsze świeże, sztuki od ½ do 2 kg wagi 60 gr za kg.

Za norweskie śledzie w lodzie 32 gr za kg.

Za norweskie śledzie zamrożone od 30—36 gr za kg.

Za ryby z połowów polskich:

szproty świeże, wędzarnie płaciły Polsk. Zjednoczeniu Rybaków Morskich 6 gr za kg
szproty wędzone sprzedawały wędzarnie od 30 do 36 gr za kg
za śledziki płacono rybakom 25 gr za kg
za łosoś mały świeży płacono rybakom 4.20 zl za kg
za łosoś duży świeży płacono rybakom 4,80 zł za kg.

Na rynku śledzi solonych — zastój: tak samo importowane przedtem w dużych ilościach świeże śledzie norweskie (duże), dla celów wędzenia, nie uzyskują tej ceny co poprzednio. Sezon obfitych połowów szprotów hamująco działa na rynek innej ryby, jak solonej, tak świeżej i sprzedawanej dla przeróbki. Na importowaną świeżą w lodzie lub zamrożoną rybę oczekiwać można spadku cen.

Dla zapasów solonych śledzi poważnym konkurentem jest najnowszy Sloehering norweski, którego jakość w tym roku wypadła znakomicie.

WYSTAWY I TARGI

MOŻLIWOŚCI WZIĘCIA UDZIAŁU W ŚWIATOWEJ WYSTAWIE W BRUKSELI.

Na Wystawie Światowej w Brukseli, której otwarcie nastąpi dnia 27 kwietnia 1935 r., będzie również otwarty Pawilon Międzynarodowy, przeznaczony dla ekspozycji firm prywatnych.

W pawilonie tym będą mogły brać udział firmy prywatne tych państw, które mają swoje własne oficjalne pawilony na wystawie. (Jak wiadomo, w polskim oficjalnym pawilonie na Wystawie Światowej w Brukseli nie mogą brać udziału poszczególne firmy, gdyż ekspozycja ujęta będzie syntetycznie i nosi charakter wybitnie reprezentacyjny).

Mając na uwadze, że niektóre firmy polskie pragnęłyby być zaprezentowane na tej wystawie, Państwowy Instytut Eksportowy postanowił zarezerwować pewną przestrzeń w Międzynarodowym Pawilonie dla celów ekspozycji polskich firm eksportowych. Ekspozycja w tym pawilonie związana z opłatą zł 280 za 1 m² powierzchni użytkowej, w której to opłacie mieszczą się już wszystkie koszty, jak wynajęcie stoiska, transport, dekoracja, ogólne usługi, dozór, światło, ubezpieczenie eksportowe i t. p.

Z uwagi na to, że Instytut zobowiązał się do udzielenia dyrekcji Wystawy Światowej definitywnej odpowiedzi w sprawie zarezerwowania odpowiedniej przestrzeni w omawianym pawilonie, firmy zainteresowane powinny zgłosić swój udział w P. I. E. w możliwie najszybszym czasie.

Instytut został zobligowany przez Komitet Organizacyjny Polskiego Działu Oficjalnego na Wystawie Światowej w Brukseli do zaznaczenia, że firmy, które partycypują w kosztach ekspozycji w reprezentacyjnym pawilonie polskim, a zamierzają eksponować również w Międzynarodowym Pawilonie, otrzymają zniżkę w kosztach o 25%.

Po otrzymaniu zgłoszeń, Instytut Eksportowy osobnem pismem zawiadomi, czy udział, który jest uzależniony od odpowiedniej ilości zgłoszeń, będzie zmontowany.

PODRÓŻ NA TARGI BRYTYJSKIE W LONDYNIE OD 18-GO LUTEGO DO 15-GO MARCA 1935.

W celu umożliwienia jaknajszerszym sferom gospodarczym polskim zwiedzenia Targów Brytyjskich, Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka obniżyła koszty przejazdu z Gdyni do Londynu i z powrotem o 66% w drodze powrotnej, a mianowicie:

Bilet okrętowy Gdynia — Londyn — Gdynia (z pełnem utrzymaniem na statku):

Klasa pierwsza £ 9.7.0 (zł 242,—)
Klasa trzecia £ 6.13.0 (zł 173,—)

Bilet okrętowy w jednym kierunku:

Klasa pierwsza £ 7.0.0 (zł 182.—)
Klasa trzecia £ 5.0.0 (zł 130,—)

Program podróży statkiem s. s. „Baltonia”:

Wyjazd z Gdyni dnia 21 lutego godz. 20.
Przyjazd do Londynu dnia 24 lutego.
Pobyt w Londynie dnia 25, 26, 27 i 28 II.
Wyjazd z Londynu dnia 28 lutego wiecz.
Przyjazd do Gdyni/Gdańska dnia 4 marca.

Powyższy rozkład jazdy umożliwia czterodniowy pobyt w Londynie i zwiedzenie w tym czasie Targów Brytyjskich.

Informacyj w sprawie przejazdu Gdynia—Londyn—Gdynia udzielają:

United Baltic Corporation Ltd., Warszawa, Kredytowa 18, tel. 299-30.
Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, Gdynia, Portowa 3, tel. 25-80.
United Baltic Corporation Ltd., Gdańsk, Karrenwall 7, tel. 222-41.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK POLSKIEGO PRZEMYSŁU I HANDLU.

Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu, wydawany staraniem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., pod kierownictwem Komitetu Redakcyjnego, w skład którego wchodzą Dyrektorzy wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych, ukaże się w nakładzie na rok 1935 — w miesiącu wrześniu rb.

Wydawnictwo to stanowi księgę informacyjną o firmach przemysłowych i handlowych oraz instytucjach finansowych w Polsce i cieszy się wielką poczytnością, czego najlepszym dowodem jest, iż nakład na rok 1934 został

już w pół roku po jego ukazaniu się, całkowicie wyczerpany.

Ze względu na to, że obecnie jest to istotnie jedyne wydawnictwo informacyjne w Polsce, stojące na należytym poziomie. oddające znaczne usługi wewnątrz kraju i będące zarazem znakomitym środkiem propagandy gospodarstwa Polski zagranicą, Izba tutejsza zwraca się do firm swego okręgu o możliwie jaknajdalej idące poparcie prac p. Edwarda Sadowskiego, delegata „Rocznika Polskiego Przemysłu i Handlu".

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	5. 2.	9. 2.	13. 2.	16. 2.
Capella	12. 2.	16. 2.	20. 2.	29. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	11. 2.	13. 2.
Hector	18. 2.	20. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 7. 2.   s/s Tiber — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 7. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 18. 2.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 12. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż m Klemens — z Gdyni 10. 2.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Tatti	9. 2.	12. 2.
Brake	16. 2.	19. 2.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 23. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 2. s/s Akershus — z Gdyni — 22. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

s/s Chorzów — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 15. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Phoebus	7. 2.	9. 2.
Butt	11. 2.	13. 2.
Jupiter	14. 2.	16. 2

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
	Odjazdy—Sailings		
Cieszyn	5. 2.	8. 2.	13. 2.
Irisen	12. 2.	15. 2.	20. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 2. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 10. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 12. 2. — z Gdyni 14. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 12. 2. — z Gdyni 14. 2.
s/s Lwów z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Minorca — z Gdyni 9. 2. s/s Hague — z Gdyni 16. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14. 2.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Hibernia — z Gdyni 21. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Halfdan — z Gdyni 12. 2. s/s Charkow — z Gdyni 20. 2.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 18. 2.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 7. 2. m/s Nordland — z Gdyni 18. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 8. 2. s/s Argosy — z Gdyni 14. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 2.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 13. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 6. 2. s/s Aura — z Gdyni 20. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bristol — z Gdyni 9. 2.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 10. 2. s/s Simla — z Gdyni 3. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

6 lutego:

s/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu z bawełną, Bergenske.
s/s ATLANTA lin. po ładunek do Południowej Ameryki, Bergenske.
s/s TANGER lin. z portów Portugalji, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.
s/s PAX lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
s/s JAEDEREN lin. z zachodniej Norwegji z towarami, Bergenske.
s/s IWAN lin. z Goteborgu i Malmo z drobnicą, Bergenske.
s/s LORENZINE po węgiel, Polskarob.
s/s ERIKSBORG po węgiel, Bergenske.

7 lutego:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po pocztę i towary do Nowego Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s FIOR D'ARANZIO lin. z zach. Italji i Sycylji z drobnicą, Rummel & Burton.
s/s NANCY z owocami z portów Śródziemnego Morza. PAM.
s/s TARNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą PAM, Żegluga Polska.
s/s MERCUR lin. z Bremy z drobnicą, Prowe.
s/s BJORKLE z Islandji z ładunkiem śledzi, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

8 lutego:

s/s URSUS po węgiel, Bergenske.
s/s HOLBEIN po węgiel, Polskarob.

9 lutego:

s/s AKERSHUS lin. ze wschodniej Norwegji z drobnicą, Bergenske.
s/s MINORCA lin. po drobnicę do Leith, Reinhold.
s/s CLARA L. M. RUSS po ładunek siarczanu amonu, PAM.

10 lutego:

s/s JUTTA dodatkowy większy statek z owocami z portów Śródziemnego Morza, PAM.
s/s HALFDAN z portów portugalskich z owocami, Reinhold.
s/s SVANHILD z drobnicą z Kopenhagi, Reinhold.
s/s BUTT lub substyt. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.

11 lutego:

s/s JAPAN lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske.
s/s LECH (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z Göteborga i Malmö z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z drobnicą, Lenczat.
s/s DESPINA GLYPTI po węgiel. PAM.

12 lutego:

m/s NORDLAND lin. dla wyład. i ładow. na Lewant, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s EBBA dodatkowy lin. z owocami z portów Śródz. Morza, PAM.
s/s CHRISTIAN RUSS z Hamburga z towarami, Bergenske.

13 lutego:

s/s HANESTROM V lin. ze Stockholmu i Norrköping z towarami, Żegluga Polska.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s TIBER lub substyt. lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.

14 lutego:

s/s BORE IX lin. dla wyładow. towarów z Połudn. Ameryki, Bergenske.
s/s AUGUST SCHULTZE lin. z Portugalji i wysp Kanaryjskich z tow. Bergenske.
s/s VIGSNES po węgiel, Bergenske.

15 lutego:

s/s HIBERNIA lin. z owocami z Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatkowy lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM, Żegluga Polska.

JAN MIESZCZANOWSKI

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — ul. Jana z Kolna — Telefon: Biuro 1343 i prywatny 1380

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

Towarzystwo Spedycyjne

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 lutego 1935 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

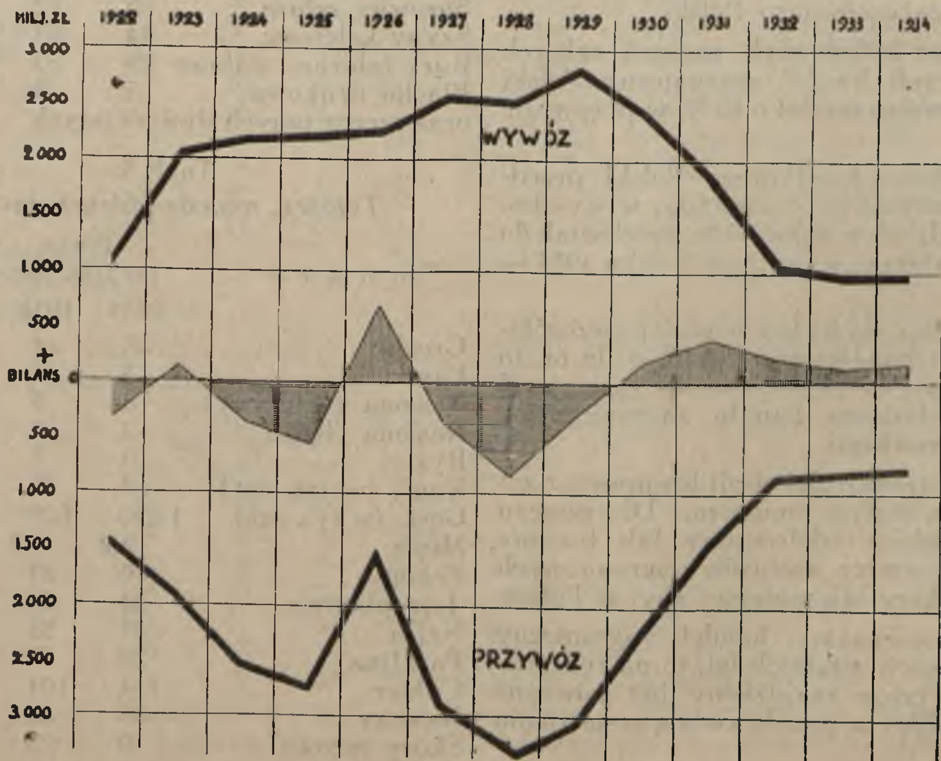
Bilans handlowy Polski

Obrót towarowy z zagranicą w bilansie płatniczym Polski stanowi ok. 50%, jest największą i najważniejszą pozycją. Obrót towarowy jest podstawą tego bilansu płatniczego, gdyż inne pozycje, jak: obroty kredytowe, korzyści majątkowe, usługi i świadczenia są znacznie mniejsze. Aktywne saldo bilansu handlowego odgrywa poważną rolę w gospodarczym układzie sił Polski z zagranicą. Bilans handlowy Polski od kilku lat, dokładnie od roku 1930-go, jest stale dodatni. W latach poprzednich, za wyjątkiem roku 1926 i 1923, kształtował się ujemnie.

Charakterystykę bilansu handlowego Polski daje zamieszczony poniżej wykres oraz zestawienie liczbowe.

Bilans handlu zagranicznego Polski

(w środku pola zakreskowane oznaczają dodatnie lub ujemne saldo bilansu handlowego)



Tabl. 1.

Bilans handlowy Polski w latach 1922 -- 1934
(w miljonach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Salda + —
1922	1127	1454	— 327
1923	2056	1920	+ 136
1924	2177	2542	— 365
1925	2188	2755	— 567
1926	2246	1549	+ 707
1927	2515	2892	— 317
1928	2508	3362	— 854
1929	2813	3111	— 298
1930	2433	2246	+ 187
1931	1879	1468	+ 411
1932	1084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177

(Dane Głównego Urzędu Statystycznego).

Przyglądając się wykresowi i liczbom, widzimy, że największe natężenie handlu zagranicznego przypada na lata 1928 i 1929 t. j. na okres największej prosperity. Kryzys w handlu zagranicznym nietylko Polski, lecz i wszystkich krajów, zrobił swoje. Wzniesione zostały wysokie barjery celne, chroniące państwa przed napływem towarów obcych. Hasło wstrzymywania się od zakupu towarów zagranicznych głęboko przeniknęło do świadomości społeczeństwa. Dwa te czynniki — barjery celne i świadome unikanie towarów pochodzenia obcego, stosowane jednocześnie we wszystkich krajach, spowodowały znaczne skurczenie się światowych obrotów towarowych, a z tem razem handlu zagranicznego Polski.

W wyniku kilkoletnich zmagań celnych i dumpingowych handel zagraniczny Polski w wywozie swoim zmalał o 65%, w przywozie o 76%.

Saldo bilansu handlowego Polski przedstawia się korzystnie. Z ujemnego w wysokości — 854 milj. zł w roku 1928, przekształciło się ono na dodatnie, wynoszące w roku 1934 — 176 milj. zł.

Przechodząc do badań bardziej szczegółowych bilansu handlowego Polski, o ile na to pozwalają ramy artykułu, musimy zastanowić się nad składnikami handlu zagranicznego, jak i jego kierunkami.

W strukturze swojej obrót towarowy z zagranicą ulega stałym zmianom. Dla szeregu towarów polskich zdobywamy lub tracimy rynki zbytu, szereg towarów zagranicznych znajduje większy lub mniejszy zbyt w Polsce.

Jeżeli porównamy handel zagraniczny w ramach dwóch ostatnich lat, to na tym małym odcinku czasu znajdziemy już poważne zmiany. Zmiany te przedstawiają zestawienia jak poniżej:

Tabl. 2.

Towary, wywóz których wzrósł.

(Klasyfikowano według wzrostu ilościowego, który niekiedy odbiega od wzrostu wartości ze względu na ruch cen towarów).

Towary	Waga w 1000 ton 1933	Waga w 1000 ton 1934	Wartość w milj. zł 1933	Wartość w milj. zł 1934
Pszenica	42	79	8,5	14,5
Żyto	366	454	39,3	44,3
Jęczmień	145	265	18,4	35,9
Owies	15	26	2,3	3,1
Wyka, peluszka	15	16	3,1	3,1
Nasiona buraków	7	7	6.6	8,5
Mąka pszenna	8	16	1,4	2,1
Mąka żytnia	24	99	2,9	8,8
Chmiel, lupulina	1	2	5,2	8,0
Trzoda chl. (tys. szt.)	107	155	12.2	17,5
Ptactwo bite	1,5	1,6	3,8	3,7
Masło	2	4	4,5	8,9
Pierze i puch	1,3	1,5	5,8	6,3
Węgiel	9098	9880	166,7	158,0
Koks	169	363	5,8	11,1
Benzol	10	12	4.6	5,4
Benzyna	50	56	7,2	7,3
Oleje naftowe	59	61	6,1	6.1
Otręby, makuchy	29	37	4,3	4,2
Siarczan amonu	39	41	6,0	5,2
Biel cynkowa	3	4	1,9	2,4
Tkaniny odzież. wełn.	1	2	5,7	10,2
Len i odpadki	6	7	3,0	5,1
Papierówka	337	352	10,2	11,3
Kłody i dłużyce	233	371	11,9	19,8
Bale, deski i łaty	885	906	94.1	94,5
Podkłady kolejowe	77	157	5,6	14.5
Forniery i dykty	34	43	12,7	18,0
Meble gięte	2,7	3,4	4,9	5.9
Surowiec żelaza	3	12	0.5	2,2
Szyny kolejowe	44	63	9.6	13,4
Rury żelazne i stalowe	29	36	15,9	22.4
Blacha cynkowa	5	5	2.8	2,4

oraz szereg innych drobniejszych

Tabl. 3.

Towary, wywóz których zmalał.

Towary	Waga w 1000 ton 1933	Waga w 1000 ton 1934	Wartość w milj. zł 1933	Wartość w milj. zł 1934
Groch	27	14	7,8	4,5
Fasola	13	8	4,3	3.0
Nasiona koniczyny	8	5	11,7	8,7
Nasiona oleiste	12	8	6,9	4,5
Ryż	9	7	2,3	1,6
Konie (w tys. szt.)	18	15	3,2	3,0
Gęsi (w tys. szt.)	1.250	628	5,4	3,4
Mięso	4,2	3,7	4,2	3,5
Bekony	40	23	66.6	46.7
Jaja ptactwa	24	21	33,6	23.5
Nafta	45	31	4,2	2,9
Parafina	22	19	12,0	10,9
Cukier	114	101	18.7	12,7
Nawozy	83	82	10,0	10,6
Skóry surowe	9	3	10,5	4,8

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Skóry futrzane	0,8	0,7	7,3	7,8
Przędza wełniana	1,4	1,1	14.4	11,1
Przędza bawełniana	0,9	0.8	3.1	2,9
Tkaniny bawełniane	0,6	0,6	3,7	3,3
Konfekcja, odzież	2,3	1,5	14.9	9.5
Kopalniaki	48	45	1,5	1.6
Celuloza	8	4	1.4	0,6
Żelazo i stal	146	93	33.7	20.6
Blacha żelazna, stal.	54	39	17,3	13,7
Cynk	68	67	32.2	26,7

Tak się przedstawia ogólnie sytuacja wywozu towarów z Polski. Charakteryzując ją generalnie, widzimy wzrost produktów spożywczych, drzewa, węgla i koksu oraz niektórych wyrobów żelaznych, zmalał natomiast wywóz zwierząt żywych, bekonów i jaj, jak również żelaza i stali.

Sytuację przywozu towarów z zagranicy do Polski przedstawiają tablice 4 i 5.

Tabl. 4.

Towary, przywóz których wzrósł.

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Kopra	16	41	5.9	10.6
Pomarańcze i cytryny	14	16	5,6	6.5
Orzechy	3	13	2,7	5,0
Rudy żelazne	199	209	7,1	6.5
Rudy manganowe	38	38	1,5	1,5
Tytoń	7	9	22.0	22.4
Garbniki	15	17	6,5	5.7
Nawozy	93	102	6,1	4,9
Skóry surowe	18	26	22,5	32.7
Bawełna i odpadki	61	68	97.5	112.8
Juta i odpadki	11	11	5,0	4,4
Szmaty	18	20	8,1	11.2
Kauczuk	3	5	4.0	7,9
Celuloza	7	8	3,0	2,8
Surowiec żelaza	3	3	2,3	1,8
Żelazo i stal	19	27	5.1	7,7
Miedź	8	11	8,5	10,8
Maszyny włókiennicze	1	2	3,2	5,3
Maszyny i sprzęt elektr.	3	3	23,1	22.1

oraz szereg różnych towarów.

Tabl. 5.

Towary, przywóz których zmalał.

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Pszenica	31	2	4,3	0,3
Żyto	13	0,5	1.3	*0,0
Kukurydza	4	2	0.4	0.3
Nasiona oleiste	65	60	17,7	13,3
Ryż	64	44	13,0	6,8
Jabłka	6	3	3,4	1,6
Śliwki	12	9	5,8	5,4
Kawa	8	7	13,9	10,7
Herbata	1,9	1,6	7,0	6,0
Kakao	7,4	6,7	7,1	5,1
Śledzie	42	40	15.1	13,6
Rudy cynkowe	113	101	8,3	6,4
Węgiel i koks	167	144	4,8	4,2
Tłuszcze i oleje rośl. i zwierzęce	33	27	22,0	15,3
Olejki eter. i kosmet.	0.4	0,1	7,4	3,7
Skóry wyprawione	0,7	0,5	14,4	10,0
Skóry futrzane	3	3	24,1	23,0
Przędza i tkaniny jedw.	0,2	0,2	12.6	6,7
Wełna	21	18	75,9	76,1
Przędza wełniana	0,6	0,3	7,5	3,9
Przędza bawełniana	1,3	1,2	11,4	11,2
Tkaniny bawełniane	0,6	0,5	8,2	7,0
Opony, obręcze i dętki	1,3	0,9	7,2	4,7
Książki	1,4	1,2	8,3	7,9
Żelastwo	313	308	20,9	23,0
Blacha żelazna, stal.	3	2	1,3	1,2
Samochody	0,5	0,3	2,8	1,3
Podwozia samochod.	1,1	0,6	5,3	2,7

*) 0.0 oznacza, że waga lub wartość istnieje, jednak w ilościach, niedających się wyrazić przyjętemi jednostkami miary.

Jak widzimy tylko niektóre towary, mające specjalne znaczenie odżywcze oraz techniczne zostały w większej ilości niż roku 1933 przywiezione do Polski. Większość jednak towarów wykazuje zniżkę przywozu, co wpływa na ogólny efekt przywozu towarów do Polski t. zn. zmniejszenie należności za towary importowane.

Obok składników handlu zagranicznego Polski niemniej ważną rzeczą jest zagadnienie kierunków przywozu i wywozu towarów do Polski i z Polski.

Jeżeli przeprowadzimy podział rynków naszego wywozu na rynki europejskie i pozaeuropejskie, znajdziemy, że Europa jest odbiorcą 87% polskich towarów, kraje pozaeuropejskie 13%. Stosunek ten dla roku 1933 kształtował się nieco inaczej, a mianowicie — Europa 92%, kraje pozaeuropejskie 8%. Z tego wnioskować możemy o przestawieniu zwrotnicy eksportu polskiego na kierunki pozaeuropejskie, szczególnie jeżeli chodzi o południe i daleki wschód. Ogólna wartość eksportu polskiego w roku 1934 wynosi 976 milj. zł, gdy w roku 1933 wynosiła 960 milj. zł. Zwiększenie zatem wynosi 2%. Wywóz na rynki europejskie w roku 1934 stanowi wartość 849 milj. zł, gdy w roku 1933 wynosił 885. Nastąpiło więc zmniejszenie, sięgające 4%. Stosunek wywozu do krajów pozaeuropejskich wyraża się całkiem odmiennie, a mianowicie, gdy w roku 1934 wartość wywozu wynosiła 126 milj. zł. w roku 1933 wywóz stanowił wartość zaledwie 75 milj. zł. Jesteśmy świadkami wywozu do krajów pozaeuropejskich o 69% większego niż w roku 1933.

Dane dotyczące wywozu Polski do poszczególnych krajów przedstawia tabl. 6.

Tabl. 6.

Wywóz towarów z Polski do poszczególnych krajów.

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934	%%*) 1933	%%*) 1934
Europa ogółem	**885,0**	**849,3**	**92,2**	**87,1**
Anglja	184,7	191,9	19,2	19,7
Austrja	55,6	57,2	5,8	5,9
Belgja	47,2	58,3	4,9	6,0
Bułgarja	1,4	2,6	0,1	0,3
Czechosłowacja	48,1	50.4	5,0	5,2
Danja	28,5	30,8	3,0	3,2
Estonja	2,0	2,2	0,2	0,2
Finlandja	14,3	12,3	1,5	1,3
Francja	53,1	40,7	5,5	4,2
Grecja	3,8	3,9	0,4	0.4
Hiszpanja	12,3	8,7	1,3	0,9
Holandja	54,4	41,5	5,7	4.2
Irlandja	8,8	15,0	0,9	1,5
Islandja	0,6	0,5	0,1	0,0
Jugosławja	5,6	9,4	0,6	1,0
Litwa	0,4	0,3	0.0	0.0
Łotwa	6,9	6.8	0,7	0,7
Niemcy	167,8	161,6	17,5	16,5
Norwegja	19,2	13,5	2,0	1,4
Portugalja	1,0	1,9	0,1	0,2
Rumunja	15,9	13,6	1,7	1,4
Szwajcarja	14.1	12,7	1.5	1,3
Szwecja	47,8	45,1	5,0	4,6
Turcja	1,0	1,0	0,1	0,1
Węgry	5,5	4,6	0,6	0,5
Włochy	24,9	37,0	2,6	3,8
Z. S. R. R.	59,9	25,5	6,2	2,6
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**74,6**	**126,3**	**7,8**	**12,9**
Główniejsze:				
Afryka połudn. fr.	5,3	4,5	0.6	0,5
Argentyna	7,8	9,1	0.8	0.9
Brazylja	5,0	8,5	0,5	0,9
Chiny	5.2	10.0	0,5	1.0
Egipt	2,6	3,9	0,3	0,4
Indje Brytyjskie	5.1	8,2	0,5	0.8
Palestyna	5,8	9,1	0,6	0.9
Stany Zjednoczone	15.9	22.8	1,7	2,3

Z tablicy widzimy, że naogół ważnych zmian w eksporcie niema, niektóre jednak pozycje podnoszą się nawet o 100%. W specjalnych jednak warunkach znalazł się nasz handel z Sowietami, eksport do których zmalał przeszło dwukrotnie.

Przechodząc do zagadnienia przywozu, musimy stwierdzić, zmniejszenie takowego w ogólnej swej wartości o 4% w porównaniu z rokiem 1933. Przywóz z krajów europejskich zmalał o 10%, a mianowicie z 570 milj. zł do 511 milj. zł. W stosunku zaś do krajów pozaeuropejskich zanotować możemy wzrost przywozu o 12%, a mianowicie w roku 1934 wartość przywozu stanowi 288 milj. zł, gdy w roku 1933 stanowiła 257 milj. zł. Udział Europy w przywozie wynosi 64%, gdy w roku 1933 wynosił 69%, udział zaś krajów pozaeuropejskich w przywozie wzrasta z 31 do 36%.

*) W stosunku do ogólnego wywozu Polski.

Przywóz towarów z poszczególnych krajów przedstawia tablica 7.

Tabl. 7.

Przywóz towarów do Polski z poszczególnych krajów.

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934	%% 1933	%% 1934
Europa ogółem	**570,4**	**510,7**	**69,0**	**63,9**
Anglja	83,1	86,2	10,1	10,8
Austrja	35,2	36,7	4,3	4,6
Belgja	29,3	25,3	3,6	3,2
Bułgarja	2,5	3,3	0,3	0,4
Czechosłowacja	35,6	32,5	4,3	4,1
Danja	11,4	8,8	1.4	1,1
Estonja	1,7	1,0	0,2	0,1
Finlandja	1,4	0,9	0,2	0,1
Francja	56,5	46.1	6,8	5,8
Grecja	1,8	2,6	0,2	0,3
Hiszpanja	2,8	3,3	0,3	0,4
Holandja	28,7	29.4	3,5	3,7
Islandja	1,4	0,8	0,2	0,1
Jugosławja	6,8	6,7	0,8	0,9
Litwa	0.1	0,2	0.0	0,0
Łotwa	1,3	0,9	0,2	0,1
Niemcy	145.7	108,5	17,6	13,6
Norwegja	8,2	7,5	1,0	0,9
Portugalja	1,8	1,9	0 2	0,2
Rumunja	7.6	9,5	0.9	1,2
Szwajcarja	27,0	22,0	3,3	2,8
Szwecja	16.9	19.8	2,0	2,5
Turcja	1,4	0.8	0,2	0,1
Węgry	5,7	4,1	0,7	0,5
Włochy	38,3	33,7	4,6	4,2
Z. S. R. R.	17,7	17,7	2,1	2.2
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**256,6**	**288,1**	**31,0**	**36,1**
Główniejsze:				
Argentyna	22,8	17.1	2,8	2,1
Australja	23.9	23,7	2,9	3.0
Brazylja	11.5	14,3	1.4	1,8
Egipt	10,1	17,2	1.2	2.2
Chiny	1,1	4,1	0,1	0,5
Indje Brytyjskie	24,2	26,0	2.9	3.3
Indje Holenderskie	10,0	17.7	1.2	2.2
Kolumbja	3,1	5,5	0.4	0,7
Ameryka Środkowa	6,9	7.1	0,8	0,9
Stany Zjednoczone	109.9	121,1	13,3	15,1
Związek Pol. Afryk.	2,7	5.8	0.3	0,7

Widzimy, że z małemi wyjątkami przywóz z poszczególnych krajów maleje, szczególnie silnie zmalał przywóz towarów z Niemiec. Jeżeli przejrzymy listę krajów pozaeuropejskich, spostrzeżemy, że z większości krajów przywóz do Polski wzrósł, szczególnie wydatnie z Indyj Holenderskich i Stanów Zjednoczonych.

Podając te dwie tablice, analizę cyfr bardziej szczegółową pozostawiamy czytelnikom.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia tak ważna kwestja, jaką jest saldo bilansu handlowego z poszczególnemi krajami.

Przedstawione ono jest za okres dwóch ostatnich lat w tablicy 8.

Tabl. 8.

Saldo bilansu handlowego z poszczególnemi krajami.

(Saldo dodatnie bez znaku, saldo ujemne ze znakiem —)

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934
Ogółem	**133**	**179**
Europa ogółem	**315**	**339**
Anglja	102	106
Austrja	20	21
Belgja	18	33
Bułgarja	— 1	— 1
Czechosłowacja	12	18
Danja	17	22
Estonja	0,3	1
Finlandja	13	11
Francja	— 3	— 5
Grecja	2	1
Hiszpanja	9	5
Holandja	26	12
Irlandja	9	15
Islandja	— 1	— 0,3
Jugosławja	— 1	2
Łotwa	0,2	0,3
Niemcy	23	53
Norwegja	11	6
Portugalja	— 1	— 0.0
Rumunja	8	4
Szwajcarja	—13	— 9
Szwecja	31	25
Turcja	— 0,5	0,2
Węgry	— 0,2	0,4
Włochy	—13	3
Z. S. R. R.	42	8
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**—182**	**—162**
Główniejsze:		
Argentyna	—15	— 8
Australja	—23	—23
Brazylja	— 6	— 6
Chiny	4	6
Egipt	— 7	—13
Indje Brytyjskie	—19	—17
Indje Holenderskie	— 9	—17
Kolumbja	— 3	— 5
Ameryka Środkowa	— 6	— 5
Palestyna	5	8
Stany Zjednoczone	—94	—98

Widzimy, że w poszczególnych krajach saldo nieraz się zmienia bardzo znacznie, niekiedy przechodzi z ujemnego na dodatnie (w krajach europejskich).

Z małemi wyjątkami kraje europejskie są naszymi dłużnikami z tytułu obrotu towarowego. Przeciwnie kraje pozaeuropejskie, skąd sprowadzamy towary kolonjalne, bawełnę i inne artykuły, rosnące w krajach podzwrotnikowych, są naszymi wierzycielami.

Jakież będą dalsze koleje naszego bilansu handlowego? Sytuacja gospodarcza Polski wymaga, by ten bilans był dodatni. Wszelkiemi sposobami będziemy starali się zwiększyć nasz eksport. Nietylko drogą dumpingu, lecz także, i to głównie, przez zdobycie normalnych rynków dla polskich towarów. Kierunek już jest nakreślony — bliski i daleki wschód, południe. Jest to jedyne i właściwe rozwiązanie kwestji utrzymania dodatniego salda bilansu handlowego. Dalsze ograniczenia przywozu są już prawie niemożliwe, a czasami wręcz szkodliwe. Konsumcja towarów zagranicznych w Polsce na głowę jest bodaj najmniejsza na świecie. Pozwolić jednak na zwiększenie importu możemy tylko w razie wydatniejszego wzrostu eksportu.

Szereg umów kompensacyjnych, które Polska zawarła w ostatnich latach w znakomity sposób wpłynie na rozwój handlu zagranicznego Polski. Nowe umowy kompensacyjne są niezwykle pożądane.

Do głębszej i mającej bezpośrednio praktyczne zastosowanie w handlu zagranicznym analizy, można przystąpić dopiero, posiadając szczegółowe zestawienie handlu z poszczególnemi krajami, z uwzględnieniem listy towarów wywożonych i przywożonych. Poszukujących tych materjałów odsyłam do Rocznika Handlu Zagranicznego i miesięczników Handlu Zagranicznego, wydawanych przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie.

Bolesław Polkowski.

Rzeczoznawstwo portowe

III.

W celu przedstawienia warunków, istniejących w dziedzinie rzeczoznawstwa portowego w Gdyni, przystępujemy do omówienia sprawy naszych rzeczoznawców portowych, porównując istniejący u nas stan rzeczy z instytucją odnośnego rzeczoznawstwa w porcie hamburskim. Hamburg, jako największy przeładunkowy i handlowy port Niemiec, jest miarodajny dla analogicznych urządzeń w innych portach niemieckich. Przy przeładunku towarów w naszym porcie oraz w handlu towarowym stosuje się do dziś jeszcze w dość szerokich rozmiarach zwyczaje i zasady, praktykowane w tych portach. To też porównanie naszego rzeczoznawstwa portowego z tą samą instytucją hamburską ułatwi nam nie-

wątpliwie zorjentowanie się w niedomaganiach, istniejących w tym zakresie u nas i dopomoże do powzięcia wniosków, dotyczących zmiany i reorganizacji.

1) Istniejącym w Hamburgu zaprzysiężonym aukcjonatorom odpowiadają u nas zaprzysiężeni maklerzy pozagiełdowi. W uwzględnieniu zachodzących potrzeb zaprzysięgła nasza Izba dotychczas maklerów dla pośredniczenia przy nabywaniu towarów na aukcjach owocowych.

2) Narówni z Hamburgiem istnieją także w porcie gdyńskim zaprzysiężeni dyspaszerzy, powołani do zestawienia rozliczenia szkody w hawarji wielkiej.

3) W pewnej mierze odpowiednikiem dla hamburskich Kornumstecherów są nasi rzeczoznawcy dla zboża, ziemiopłodów i nasion. Nie zostali oni jednakże powołani dla stwierdzania wagi zboża. Czynności te wykonują w Gdyni dotychczas tak nazywani „rzeczoznawcy wagi i ilości towarów". Przy tem zauważyć wypada, że sposób ważenia zboża nie jest skomplikowany, o ile chodzi o ustalenie jego wagi w kilogramach przy pomocy wag decymalnych. Dla drugiego sposobu ustalania wagi zboża za pomocą objętości, czyli t. zw. systemem holenderskim, niezbędna jest stosunkowo krótka praktyka.

4) W grupie zaprzysiężonych chemików handlowych mamy w naszym porcie rzeczoznawcę dla towarów chemicznych, powołanego również dla dokonywania chemicznych analiz.

5) W Hamburgu istnieją rzeczoznawcy dla pomiarów drzewa. Funkcje te wykonują u nas zaprzysiężeni rzeczoznawcy drzewni, którzy oprócz tego wydają także orzeczenia o wartości handlowej drzewa.

6) Biorąc pod uwagę dalszą grupę rzeczoznawców hamburskich, mianowicie próbobiorców dla metali, rud i produktów hutniczych, stwierdzić musimy, że istnieje w Gdyni dotychczas jedynie rzeczoznawca dla blachy. Innych rzeczoznawców względnie próbobiorców w tej grupie brak. To też jednem z najbliższych naszych zadań będzie ustanowienie osób w charakterze próbobiorców dla wyżej wymienionych artykułów.

7) Hamburskim zaprzysiężonym rzeczoznawcom dla ustalania objętości towarów w jednostkach opakowanych, określanym nazwą „Rojer", możemy przeciwstawić w Gdyni rzeczoznawców dla ładunków okrętowych, którzy jednakże nie są tem samem, czem wymienieni rzeczoznawcy hamburscy; niemniej wszakże w praktyce naszego portu nie mieliśmy dotychczas zapotrzebowania na tak zwanych rojerów.

8) W grupie rzeczoznawców nautycznych jest nasz port stosunkowo dobrze reprezentowany. Mamy bowiem trzech rzeczoznawców okrętowych dla ustalania uszkodzeń kadłuba i maszyn okrętowych, jednego rzeczoznawcę dla oceny wartości okrętów i ich amortyzacji, dwóch rzeczoznawców dla spraw żeglugi i ładunków okrętowych i wreszcie jednego rzeczoznawcę dla okrętowych urządzeń elektrycznych.

9) W Hamburgu istnieją zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla określania tary przy herbacie. U nas tego rodzaju rzeczoznawców niema, gdyż dotychczas takiego rzeczoznawcy się nie domagano.

10) Również nie posiadamy, tak jak Hamburg, zaprzysiężonych kiperów dla wina, gdyż ten rodzaj rzeczoznawców jest u nas narazie jeszcze zbyteczny.

11) Hamburskim próbobiorcom cukru może Gdynia przeciwstawić swoich próbobiorców zaprzysiężonych w ogólnej ilości 6 osób.

12) Odnośnie istniejących w Hamburgu zaprzysiężonych wagowych dla spraw celnych wypada nam zaznaczyć, że u nas sprawa ta znajduje się w stanie przygotowania. Władze celne opracowały już odpowiedni projekt, który zostanie prawdopodobnie przedłożony do zaopinjowania naszej Izbie.

O „rzeczoznawcach wagi i ilości towarów" będzie mowa w dalszym ciągu niniejszego artykułu, gdyż grupa ta wymaga specjalnego omówienia.

Na podstawie powyższego porównania można stwierdzić, że pod względem ilościowym jest u nas rzeczoznawstwo portowe stosunkowo nieźle reprezentowane. Najgorzej przedstawia się sprawa rzeczoznawców dla określania jakości towarów. Izba nasza szła dotychczas w kierunku ustanawiania i zaprzysięgania rzeczoznawców dla poszczególnych grup towarów. I tak mamy w Gdyni: dwóch rzeczoznawców dla jaj kurzych, dwóch rzeczoznawców dla warzyw, trzech rzeczoznawców dla owoców, jednego rzeczoznawcę dla masła, jednego rzeczoznawcę dla towarów chemicznych, jednego rzeczoznawcę dla zboża, jednego rzeczoznawcę dla ziemiopłodów i nasion, dwóch rzeczoznawców dla śledzi, jednego rzeczoznawcę dla ryb morskich i konserw rybnych, jednego rzeczoznawcę dla określania gatunku węgla kamiennego, jednego rzeczoznawcę dla gotowych towarów włókienniczych z bawełny, juty i lnu.

Pozatem posiadamy w Gdyni kiperów i klasyfikatorów niezaprzysiężonych dla załatwiania manipulacyj i ustalania jakości oraz gatunku bawełny.

Wyżej wyszczególnieni rzeczoznawcy dla ustalania jakości towarów nię zaspakajają jednakże wszystkich potrzeb naszego portu. Spotykamy się z dość częstem zapotrzebowaniem rzeczoznawców dla towarów kolonjalnych (kawa, herbata, kakao, ziarno kakaowe, korzenie), dla skór i innych. Najbardziej celowe rozwiązanie tego problemu widzimy w przejęciu wzoru, jaki napotykamy w tej dziedzinie w Hamburgu i Bremie. Mamy tu na myśli ogłaszanie listy osób, godnych zaufania i posiadających odpowiednie znajomości fachowe z poszczególnych branż handlu artykułami, importowanemi względnie eksportowanemi przez port. Zasady i przepisy, obowiązujące rzeczoznawców dla ustalania jakości towarów w Hamburgu, wydają się nam odpowiednie także dla naszego portu. Pierwszym krokiem dla uregulowania tej dziedziny byłoby zatem zestawienie omawianej tu listy rzeczoznawców i wydanie przepisów na wzór hamburskiego regulaminu rzeczoznawców dla ustalania jakości towarów i bremeńskiego regulaminu o arbitrażach, czyli sposobie rozstrzygania sporów, dotyczących jakości towarów, w drodze polubownej, z wykluczeniem sądów zwyczajnych.

Należy jednakże wziąć pod uwagę, że brak odpowiednich reprezentantów kupiectwa portowego jest poważną trudnością w zrealizowaniu tego postulatu.

Następnym etapem w dziedzinie unormowania stosunków w handlu portowym winno być opracowanie odpowiednich uzansów i warunków handlowych. Ten dział pracy jest bardzo obszerny i wymaga specjalnych badań i studjów zagranicą. Równocześnie jest to jednak dział, który posiada stosunkowo najbogatszą literaturę, z którego też względu byłby on możliwy do opracowania nawet przy pomocy tych środków, jakiemi obecnie Izba dysponuje.

Realizowanie powyższego postulatu zostało już zapoczątkowane. Pierwszym poważnym w tym względzie krokiem jest przygotowujący się obecnie przy współudziale Izb w Łodzi i Gdyni regulamin dla arbitrażu bawełny. Pozatem bardzo aktualnem zagadnieniem jest sprawa arbitrażu skór. Zagadnieniem tem zajmuje się narazie Rada Naczelna Związków Przemysłu Garbarskiego w Polsce, która za pośrednictwem powołanej do tego Komisji bada i segreguje materjały w tej sprawie, otrzymane z zagranicy i opracowuje na tej podstawie projekt arbitrażu. Po ukończeniu tych prac przygotowawczych zostanie Izba nasza zaproszona do współpracy nad definitywnem ustaleniem warunków arbitrażu.

W odniesieniu do rzeczoznawstwa portowego dla stwierdzania wagi i ilości towarów wypada na tle powyższych danych stwierdzić, że u nas zachodzą w tej dziedzinie ważne niedomagania organizacyjne. — W pierwszym rzędzie okazał się szkodliwym brak rozdziału między czynnościami stwierdzania wagi a ilości. Wzorując się na przepisach gdańskich, ustanawiano i zaprzysięgano dotychczas „rzeczoznawców dla wagi i ilości towarów", którzy zależnie od okoliczności stwierdzają już to wagę, już to ustalają ilość towarów, przyczem stale pracuje równocześnie dwóch zaprzysiężonych rzeczoznawców dla stron o różnych zainteresowaniach. Było to powodem poważnych nieporozumień między stronami i powstawania wysoce skomplikowanych sytuacyj w wypadkach, gdy zaprzysiężeni rzeczoznawcy wydawali co do jednego i tego samego ładunku orzeczenia o rozbieżnej treści.

Wyjściem z tych trudności może być jedynie przemianowanie dzisiejszych „rzeczoznawców wagi i ilości towarów" na zaprzysiężonych wagowych, z równoczesnem nadaniem osobom zaprzysiężonym wyłącznego prawa stwierdzania wagi. Dla stwierdzania ilości towarów, powinni być natomiast czynni w porcie talimani. Ze względu na znaczną ilość „rzeczoznawców wagi i ilości towarów" mogłaby również część talimanów rekrutować się z pośród nich. Wagowi byliby przez Izbę Przemysłowo — Handlową zaprzysięgani, natomiast talimani jedynie rejestrowani przez Izbę i przez nią kontrolowani.

W interesie portu leży, aby nie dopuszczać do działalności na jego terenie osób i firm, nierejestrowanych w Izbie i nie podlegających kontroli jakiegokolwiek miarodajnego czynnika. W tym względzie należałoby osiągnąć porozumienie z administracją portu, która przez wydanie odpowiednich przepisów porządkowych dla portu, mogłaby wydajnie dopomóc Izbie Przemysłowo — Handlowej w zakresie przeprowadzania selekcji osób i firm, zajętych kontrolą towarów przeładowywanych w porcie.

Wyżej proponowany sposób rozwiązania sprawy wyeliminowałby w wysokim stopniu niewłaściwe określenie „rzeczoznawca wagi i ilości towarów". Tytuł rzeczoznawcy przysługiwałby w przyszłości tylko osobom, powoływanym bądźto do stwierdzania jakości towarów bądź też do orzekania w sprawach nautycznych.

Dalszem zagadnieniem, dotyczącem poruszonych tu spraw, jest kwestja personelu pomocniczego dla wagowych. Odnośnie dzisiejszego stanu rzeczy stwierdzić należy, że ludzie, zatrudniani w tym charakterze przez dotychczasowych „rzeczoznawców", nie zawsze przedstawiają odpowiedni materjał pod względem fachowym i moralnym. — Następnie uderza duża nierównomierność w zatrudnieniu pomocników, dochodząca n. p. do tak jaskrawych objawów, że niektórzy z nich pracują w miesiącu zaledwie po kilka

godzin. Powierzanie tak ważnej czynności. jak stwierdzanie wagi, osobom często przygodnie zaangażowanym, nie posiadającym kwalifikacyj moralnych i fachowych, a nierzadko znajdującym się w skrajnym niedostatku, nie daje żadnych gwarancyj sumiennego wypełniania ich obowiązków. Taki element pomocniczy podatny też być może na różne kombinacje i oszustwa. Dlatego jednem z poważnych zadań Izby jest podniesienie wartości fachowej i moralnej pomocników wagowych. Stać się to może jedynie drogą przeprowadzania dokładnej selekcji i zarazem przez zapewnienie tym pracownikom ochrony prawnej, jakoteż odpowiedniejszych warunków pracy i wynagrodzenia. Osoby, dopuszczane do współpracy przy stwierdzaniu wagi, winne być bezwzględnie zaprzysięgane przez Izbę Przemysłowo — Handlową.

W dalszym ciągu konieczna jest reforma sposobów pracy przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów. W tym względzie utarły się w Gdyni zgoła niedopuszczalne i złe zwyczaje, że osoby kontrolujące wagę i ilość towarów, wykonują swoją pracę w różnych miejscach i nierzadko wykazują chęć zaszkodzenia t. zw. „konkurencji" przez ukrywanie przed nią wyników swoich spostrzeżeń, a nawet przez wprowadzanie jej w błąd. Pod tym względem praktyka, stosowana w portach niemieckich, jest bardzo celowa i godna naśladowania. Wszystkie osoby, dokonywujące kontroli danej partji towaru, wykonują ją w jednem miejscu, równocześnie i w dodatku jedna z nich, t. j. wagowy, głośno wywołuje wagę, przez siebie stwierdzoną. Ponadto wszystkie osoby kontrolujące, a więc wagowy, taliman i przedstawiciel firmy kontrolnej, oraz inne osoby zaufania, współpracujące przy kontroli, robią zapiski w książkach, których schemat jest dla wszystkich mniej więcej jednolity. — O korzyściach tego systemu mówiliśmy w sprawozdaniu ogólnem i uważamy, że jest wskazanem wprowadzić ten system także w Gdyni.

W atestach, wystawianych przez wagowych, winno być uwidocznione, kto z ramienia wagowego, względnie pod jego nadzorem stwierdził daną wagę, czyli należy podawać nazwisko zaprzysiężonego pomocnika.

W odniesieniu do prywatnych firm kontrolnych winna Izbie Przemysłowo-Handlowej również przysługiwać ingerencja i kontrola. W tym względzie firmy te nie będą narażone na niedogodną dla nich inowację, gdyż. jak już wyżej wykazaliśmy, również w portach niemieckich wydają Izby Handlowe opinje, czy istnienie, względnie powstanie nowej firmy kontrolnej w porcie jest gospodarczo uzasadnione.

Stosowanie tej zasady zapobiegnie powstawaniu na terenie portu małych firm kontrolnych nie dających gwarancyj pożytecznej pracy dla portu. Trzeba się obawiać, że ze strony poważnych firm kontrolnych mogłyby być wysunięte przeciwko temu postulatowi jakiekolwiek zastrzeżenia.

W związku z reorganizacją rzeczoznawstwa portowego należy uregulować jeszcze taryfę opłat za czynności wagowych przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów. Brak takiej taryfy spowodował, że między „rzeczoznawcami dla wagi i ilości towarów" zaistniała na tle opłat dzika i nieuzasadniona konkurencja.

Istniałyby dwa sposoby rozwiązania tego problemu. Pierwszym byłoby ustalenie, że za stwierdzanie wagi i ilości towarów płacą zleceniodawcy efektywne koszta robocizny z dodatkiem odpowiedniego procentu na generalja, utrzymanie biura rzeczoznawcy i kierownictwo. Drugim natomiast sposobem byłoby przyjęcie obecnie pobieranych przeciętnych opłat od tony kontrolowanego towaru i zafiksowanie tych opłat jako obowiązujących wszystkich wagowych. Pierwszy sposób uważany jest naogół za mniej uchwytny, drugi natomiast za wyraźniejszy i łatwiejszy w przeprowadzaniu. Talimani natomiast, czynni w portach niemieckich, nie kierują się taryfą opłat, ustaloną przez Izby Handlowe, lecz taryfą, ustaloną przez nich dobrowolnie w ramach związku zawodowego, jaki tworzą w tych portach. W każdym jednakże razie tak przy wagowych, jak i przy talimanach konkurencja na tle opłat za czynności jest całkowicie wykluczona, a pogwałcenie przyjętych stawek pociąga za sobą bądźto surowe kary ze strony instytucji nadzorującej, bądź też zdecydowany bojkot ze strony osób tem dotkniętych.

Artykuł trzeci przepisów dla „rzeczoznawców wagi i ilości towarów", wydanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni, brzmi następująco:

„Rzeczoznawca ma przy wydawaniu orzeczeń podobną odpowiedzialność, jaką ma świadek przed sądem. Powinien wydawać orzeczenia z tą samą dokładnością i z tem samem poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku pod przysięgą. Przedewszystkiem może jedynie w tych wypadkach wydać orzeczenie, jeżeli o ich prawdziwości przekonał się na podstawie faktycznych oględzin towaru".

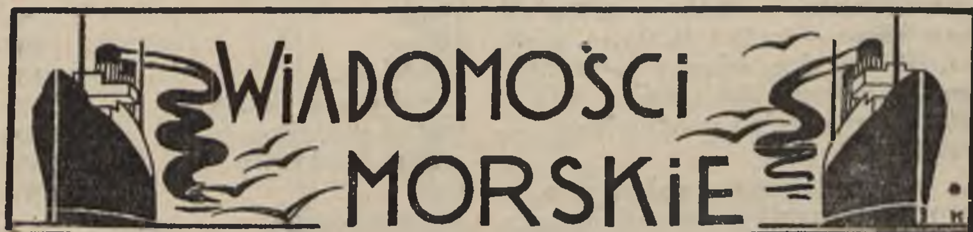
W powyższym przepisie podkreślono w sposób dobitny powagę i doniosłość obowiązków osób, powołanych w drodze zaprzysięgania do stwierdzenia wagi i ilości towarów, przeładowywanych w porcie. Nie ulega jednakże wątpliwości, że dla obserwowania tych obowiązków nie będą skuteczne rygory, przewidziane w regulaminie dla rzeczoznawców. Więcej w tym względzie może działać przekonanie o społecznem i ogólno — pań-

stwowem znaczeniu sumienności pracy rzeczoznawców, tak powszechne i wyraźne w starych, a dobrze funkcjonujących portach zagranicznych.

To też na początek istnienia naszej stosunkowo młodej instytucji rzeczoznawstwa portowego nieodzowna jest jaknajbardziej wnikliwa i ciągłą kontrola ze strony Izby nad osobami, powołanemi do czynności rzeczoznawczych.

Znaczenie pracy rzeczoznawców dla opinji portu i ochrony interesów kupiectwa współpracującego z nim, zasługuje w zupełności na to, aby ta kontrola roztoczoną została nawet w tym wypadku, gdyby to połączone miało być ze specjalnemi ofiarami ze strony Izby.

Józef Kawczyński.



ROZWÓJ PRZEWOZÓW PASAŻERÓW NA LINJACH PRZYBRZEŻNYCH S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

W r. 1934 „Żegluga Polska" utrzymywała komunikację letnią na linjach Gdynia — Hel, Gdynia — Jastarnia i Gdynia — Orłowo, oraz zimową w sezonie 1934/35 na linji Gdynia — Hel. Ogółem przewieziono 208.328 pasażerów, w tem:

z Gdyni do Helu	79.021
z Helu do Gdyni	77.833
z Gdyni do Jastarni	21.874
z Jastarni do Gdyni	21.436
z Gdyni do Orłowa	2.469
z Orłowa do Gdyni	5.689

W poprzedn. latach przewieziono pasażerów:

W r. 1933	169.790
1932	121.019
1931	127.152
1930	150.588
1929	153.254
1928	100.295

W porównaniu z rokiem 1933 ruch roku ostatniego wykazuje szczególne ożywienie w kierunku Helu, co się tłumaczy dużą liczbą wycieczek, których uczestnicy zwiedzali półwysep w ciągu kilku zaledwie godzin.

Natomiast ruch do Jastarni, który również się zwiększył znacznie względem roku poprzedniego (okrągło o 20%) przyciągał nadal stałych pasażerów, jak i uczestników dłuższych wycieczek.

Ruch zimowy na Hel poza bieżącym sezonem utrzymywany był jeszcze w sezonie 1930/31.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU 1935 R.

Normalnem zjawiskiem obserwowanem od szeregu lat w porcie gdyńskim jest spadek obrotów towarowych w styczniu każdego roku. Zjawisko to w pierwszym rzędzie należy przypisać zwykłemu w tym okresie pogorszeniu warunków nawigacyjnych na Bałtyku oraz dążnością życia gospodarczego do ukończenia wielu tranzakcyj przed końcem roku kalendarzowego, co się zawsze daje odczuć w pierwszym miesiącu następnego roku.

Mimo to początek 1935 roku przynosi dobrą zapowiedź na kształtowanie się obrotów towarowych portu gdyńskiego w bieżącym roku.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w styczniu br. wyniosły 596.617.4 ton wobec 672.432.1 ton w grudniu ub. r. i 525.728.7 ton w styczniu 1934 r.

Nieznaczny spadek obrotów w styczniu br. w porównaniu z ub. mies. grudniem, wynoszący ok. 13% (75.815 t.) rekompensuje rzeczywisty wzrost obrotów w styczniu br. w porównaniu ze styczniem 1934 r. Wzrost ten wynosi ilościowo 70.888 t., co stanowi 13.4%.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski sumą 83.932.7 t. oraz wywóz zamorski — 512.684.7 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (83.932.7 t) wykazał spadek w porównaniu z ub. mies. grudniem (91.395.6 ton) o 8,1%. Natomiast w porównaniu z mies. styczniem 1934 roku (70.564,5 t.) wzrost o 18.9%.

Spadek przywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: fosforytów — 1.880 t. (9.871 t.), soli potasowej — brak w mies. spr. (3.909 t.), pirytów brak w mies. spr. (660), oraz bawełny i odpadków — 3.673 t. (7.212 t.). Decydującą rolę odegrały tu przedewszystkiem fosforyty, których spadek przywozu w styczniu występuje już od szeregu lat w porcie gdyńskim i jest zjawiskiem wybitnie sezonowem.

Szereg natomiast pozostałych pozycyj przywozu wykazuje wzrost. Należy tu przede-

wszystkiem przeszło 100%-owy wzrost importu owoców świeżych, głównie pomarańcz, mandarynek itp., wywołany poważną zniżką cła na pomarańcze hiszpańskie w końcu grudnia 1934 r. i stąd dzieki K. N. U. poważny wzrost importu owoców świeżych poza hiszpańskiemi. włoskich.

Importowano w mies. sprawozdawczym owoców świeżych 10.740 t. wobec 4.571 t. w ub. mies. grudniu. Poza owocami świeżemi wykazały wzrost: kawa, kakao i herbata — 1.232 ton (1.032 t.), tytoń — 540 t. (81 t.), śledzie — 4.808 t. (3.076 t.), skóry — 2.601 t. (2.374 t.), nasiona oleiste różne — 6.119 t. (5.241 t.), garbniki — 699 t. (529 t.), złom żelazny — 37.901 t. (34.816 t.), metale różne — 295 t. (76 t.), juta — 1.501 t. (691 t.), oraz wełna z odpadkami — 2.201 t. (1.822 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym — (512.684.7 t.) w porównaniu z poprzednim mies. grudniem (581.036.5 t.) wykazuje spadek o ok. 12%. Natomiast w stosunku do mies. stycznia 1934 r. (455.164.2 t.) wzrost o ok. 13%.

Najpoważniejszą rolę w spadku wywozu odegrał przedewszystkiem węgiel eksportowy. Wywieziono go bowiem w mies. sprawozdawczym 422.082 t. wobec 477.415 t. w grudniu ub. r. Poza węglem eksport. wykazały spadek pozycje towarów: cukier — 6.332 t. (8.943 t.), sól — 20 t. (623), drzewo tarte — 2.849 t. (5.532 ton), bale i słupy — brak w mies. spr. (426 t.), wyroby z drzewa — 112 t. (354 t.), meble gięte 167 t. (309 t.), węgiel bunkrowy — 22.319 t. (27.818 t.), koks — 21.080 t. (25.818 t.), sól potasowa — brak w mies. spr. (2.370 t.), szyny kolejowe — 2.210 t. (4.556 t.), cynk — 1.126 t. (1.351 t.), oraz papa, tektura i papier — 632 t. (1.017 t.).

Wśród nowych pozycyj naszego gdyńskiego eksportu prym wiedzie przedewszystkiem zboże. Wywieziono go w styczniu rb. 8.179 t. wobec 314 t. w grudniu ub. r. Poza zbożem wzrósł eksport: mąki ryżowej i pastewnej — 1.965 t. (1.115 t.), bekonów — 2.150 t. (1.618 t.), słodu — 1.171 t. (1.096 t.), makuchów 2.885 t. (2.191 t.), sody — 900 t. (325 t.) i karbidu — 279 t. (108 t.)

Podkreślić należy zwiększający się eksport produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza surowego i handlowego — 5.077 t., materjałów nawierzchni kolejowej (przeważnie łupki) — 1.518 t.

Dobrą ilustracją porównawczą importu i eksportu będzie poniższe zestawienie:

Eksport w styczniu (tony)	1934 r.	1935 r.
zboże	—	8.179
melasa	8.730	—
mąka ryżowa i pastewna	185	1.965
cukier	4.525	6.332
napoje alkoholowe i spirytus	12	180
sól	—	20
bekony	2.042	2.150
wędliny	200	137
ptactwo bite	90	157
masło	—	130
jaja	271	173
słód	120	1.171
makuchy	1.845	2.885
cement	602	755
drzewo tarte	11.208	2.849
bale i słupy	1.016	—
wyroby z drzewa	70	112
klepki	34	—
dykty	407	973
meble gięte	137	167
wyroby koszykarskie	23	3
węgiel eksportowy	382.808	422.082
węgiel bunkrowy	17.533	22.319
koks	12.865	21.080
mączka kostna	—	348
nawozy azotowe	—	1
soda	276	900
salmiak	20	23
karbid	—	279
biel cynkowa	132	114
szyny kolejowe	3.280	2.210
metale różne	32	2
rury żeliwne	122	462
wyroby żelazne i metalowe	706	3.426
żelazo surowe i handlowe	—	5.077
materj. nawierzchni kolej.	—	1.518
cynk	1.294	1.126
blacha cynkowa	237	456
ruda manganowa	178	—
celuloza	376	—
papa, tektura i papier	1.527	632
bawełna i odpadki	166	43
materjały i wyroby włókn.	192	311
różne	1.903	1.938
Razem	455.164	512.685

Import w styczniu (tony)	1934 r.	1935 r.
ryż	—	70
owoce świeże	2.209	10.740
owoce suszone	1.126	577
orzechy i migdały	89	47
korzenie	107	111
kawa, kakao, herbata	1.229	1.232
tytoń	238	540
napoje alkoholowe	31	64
śledzie	3.483	4.808
fosforyty	1.523	1.880
żużle Thomasa	1.000	—
sadze	221	90
tłuszcze zwierzęce surowe	780	454
skóry	2.589	2.601
nasiona oleiste różne	5.206	6.119
olej	133	60
żywica	122	185
kauczuk	532	120
wyroby gumowe	257	12
tłuszcze i oleje roślinne	310	173

	Import w styczniu (tony) 1934 r.	1935 r.
asfalt	6	10
garbniki	1.002	699
farby	49	23
rudy różne	2.329	641
piryty	5.587	—
złom żelazny	21.973	37.901
miedź	544	332
cyna	5	38
cynk	—	1
metale różne	310	295
wyroby żelazne i stalowe	284	147
maszyny, aparaty i części	511	119
samochody i motocykle	16	9
szmaty	407	248
celuloza	450	438
papa, tektura i papier	1.318	867
bawełna i odpadki	8.741	5.673
juta	921	1.501
len, konopie, sizal itd.	58	115
wełna i odpadki	3.571	2.201
różne	1.296	2.592
Razem	70.565	83.933

Ruch statków w styczniu br. analogicznie do towarowych obrotów zamorskich wykazuje w porównaniu z poprzednim miesiącem grudniem pewien spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszły bowiem w miesiącu sprawozdawczym 393 statki o pojemności 341.734 n. r. t. wobec 420 statków o pojemności 403.369 n. r. t. w grudniu ub. roku. Wyszło zaś 388 statków o pojemności 355.605 n. r. t., wobec 397 statków o pojemności 382.584 n. r. t. w grudniu ub. r. Natomiast tak ilości, jak i pojemności statków na wejściu i wyjściu wzrosły w styczniu br. w porównaniu ze styczniem 1934 r.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu br. zmniejszył się z 903,2 n. r. t. (w grudniu ub. r.) na 869,5 n. r. t. (w styczniu br.)

Wzrosła natomiast średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie z 42 (w grudniu ub. r.) na 49 (w styczniu br.) Zjawisko zupełnie zrozumiałe wobec trwających w tym czasie dość dużych mrozów i spowodowanych niemi utrudnień żeglugowych na Bałtyku.

Ze średnią ilością statków, przebywających jednocześnie w porcie pozostaje w ścisłym związku średni postój statku, który również wzrósł z 59,2 godzin (w grudniu ub. r.) na 66,4 godzin (w styczniu rb.)

Szczegółowo ilustruje ruch statków w porcie gdyńskim w styczniu 1935 r. zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło ilość	Przyszło N.R.T.	Wyszło ilość	Wyszło N.R.T.
Polska	48	33.887	40	37.654
W. M. Gdańsk	2	1.558	2	1.558
Anglja	19	26.842	20	28.660
Danja	65	34.902	67	38.077
Egipt	1	2.686	—	—
Estonja	10	3.904	12	4.909
Finlandja	13	12.345	14	16.187
Grecja	7	18.933	6	15.233
Holandja	9	4.314	8	3.668
Japonja	1	4.266	1	4.266
Litwa	3	1.568	2	983
Łotwa	1	1.744	2	2.263
Niemcy	53	34.353	52	35.325
Norwegja	47	45.170	47	43.169
Panama	1	147	1	147
Rumunja	—	—	2	4.820
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.857	6	18.763
Szwecja	99	73.437	97	73.789
Włochy	7	19.821	8	24.165
Z. S. R. R.	—	—	1	1.969
Razem	393	341.734	388	355.605

Kolejność bander w styczniu br. ukształtowała się: Szwecja — 1-e miejsce, Norwegja — 2-gie miejsce, Danja — 3-cie, Polska — 4-te, Niemcy — 5-te, Anglja — 6-te, Włochy — 7-me, Stany Zjednoczone Am. P. — 8-me itd., przesuwając Norwegję z zajmowanego w grudniu 6-go miejsca na obecnie zajęte 2-gie, na niekorzyść Anglji, która z 2-go miejsca (w grudniu) przesunęła się na 6-e (w styczniu br.) Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw.

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 73 osoby wobec 247 osób w grudniu ub. r. Wyjechało zaś 367 osób wobec 35 osób w grudniu ub. r. W tem przyjechało: 10 osób z Anglii, 14 — z Danji, 13 — z Finlandji, 1 — z W. M. Gdańska, 4 — z Holandji, 12 — z Litwy, 1 — z Niemiec, 2 — ze Stanów Zjedn. Am. P. oraz 16 — ze Szwecji.

Wyjechało zaś: 112 osób — do Anglji, 1 — do Estonji, 3 — do W. M. Gdańska, oraz 251 — do Stanów Zjedn. Am. P.

RUCH BUDOWLANY W STYCZNIU 1935.

Według danych, dostarczonych przez Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany przedstawia się, jak poniżej:

Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń* na budowę 6, gdy w styczniu 1934 udzielono zezwoleń 28.

Budowli rozpoczęto 13, gdy w styczniu r. ub. rozpoczęto budynków 16, a w grudniu — 1934 — 49. Na zmniejszoną liczbę rozpo-

czętych budynków wpłynęły warunki atmosferyczne, ostrzejsze niż rok temu.

Z ogólnej liczby budynków stałych rozpoczęto 7, z tego 4 mieszkalne, wszystkie murowane i 3 przemysłowe, z tego 1 murowany, 2 drewniane. Kubatura 4 budynków mieszkalnych wynosi 10.714 m³, koszt budowy wyniesie, według kosztorysów, 307.000 złotych. Są to budynki, jak widać, pokaźne. Koszt przeciętny 1 m³ wynosi 27,4 zł.

Kubatura 2 budynków drewnianych przemysłowych wynosi 354 m³, koszt budowy 5.000 zł, koszt 1 m³ — 14 złotych: kubatura 1 budynku drewnianego wynosi 80 m³, koszt budowy 1.200 zł, koszt 1 m³ — 15 zł.

Budynków prowizorycznych rozpoczęto 6, wszystkie drewniane, mieszkalne. Kubatura takowych wynosi 1.120 m³, kosztorys 15.000 złotych, koszt 1 m³ — 13 złotych.

Ogółem rozpoczęte budynki dadzą 58 mieszkań o 100 izbach mieszkalnych i 36 izbach niemieszkalnych. Ogólny kosztorys budynków rozpoczętych wynosi 328.000 złotych.

Zakończono budynków 4, gdy w styczniu r. ub. zakończono 34 budynki, a w grudniu 1934 — 36. Wszystkie zakończone budynki są stałe, mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura ich wynosi 22.000 m³. są zatem duże. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 799.000 złotych. koszt 1 m³ wynosi 36 zł.

Budynki te wzbogaciły Gdynię o 31 mieszkań o 131 izbach mieszkalnych i 70 izbach niemieszkalnych.

WZROST WYKORZYSTANIA DŹWIGÓW W PORCIE.

W m. styczniu przeładowano w porcie 172.800 ton towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy: 3 dźwigi mostowe 32.854 t., 24 bramowe 75.744 t., 6 dźwigów do rudy i złomu 2.245 t., 1 zasobnik 5.111 t., 1 taśmowiec 3.370 t., 14 półportali 11.879 t.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 117% w styczniu 1935 r. i 78,7% w styczniu 1934 r., mamy więc znaczny wzrost wykorzystania tych głównych grup dźwigów portowych.

ROBOTY BUDOWLANE W PORCIE W STYCZNIU.

Wykonano instalację elektrycznego oświetlenia magazynu Nr. 8 w strefie wolnocłowej, na czem zakończono budowę. Wykończono poczekalnię dla robotników przy Chłodni: w poczekalni przy Monop. Tytoniowym prowadzono roboty malarskie i instalacyjne. Prowadzono roboty wewnętrzne (z przerwami z powodu mrozów) w magazynie Nr. 5.

Zmontowano 370 mb rurociągu wzdłuż ul. St. Zjednoczonych z odgałęzieniem do nabrzeża Czechosłowackiego. Wykonano instalację wodociągową i kanalizacyjną w podstacji transfomartorów Nr. 4.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCÓW.

Decyzją Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, na podstawie § 20 części II statutu Izby odwołani zostali na skutek wyprowadzenia się z okręgu Izby następujący zaprzysiężeni rzeczoznawcy na obwód portu gdyńskiego:

Kpt. Jan Staszewski — rzeczoznawca dla okrętowych urządzeń elektrycznych.

Franciszek Ziółkowski — rzeczoznawca dla śledzi i owoców południowych.

St. M. Sawicki — rzeczoznawca dla drzewa.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

W styczniu rb. ruch okrętowy w Gdańsku uległ zwykłemu sezonowemu względem grudnia nieznacznemu zmniejszeniu. Weszły do portu 352 statki morskie z 263.421 ton rej. netto (w grudniu 396 statków z 293.897 t. r. n.) Wyszło z portu 358 statków z 250.093 t. r. n. pojemności (w grudniu 391 statków z 281.121 t. r. n.)

Kolejność bander na wejściu: niemiecka 130 statków o pojemności ogólnej 56.764 t. r. n., duńska 65 z 41.085, szwedzka 52 z 34.831, norweska 26 z 18.849, fińska 10 z 18.299, brytyjska 13 z 15.192 polska 16 z 11.667, francuska 6 z 7.142, holenderska 11 z 6.111, włoska 1 z 4.911, grecka 2 z 5.220, jugosłowiańska 1 z 3.543, St. Zjedn. A. P. 1 z 3.113, gdańska 5 z 2.937, łotewska 1 z 1.305, litewska 2 z 977, panamska 1 z 147 t. r. n. pojemności ładunkowej.

Ruch pasażerski, odpowiednio do pory roku był bardzo słaby. Przyjechało morzem 32 pasażerów (w grudnu 40), w tem 28 z Londynu, oraz po 2 z Hull i Stockholmu.

OD 1-go MARCA PRZYJMOWANIE ROBOTNIKÓW PORTOWYCH — PRZEZ URZĄD PRACY.

Zarządzeniem senackiem pośrednictwo pracy w porcie od 1-go marca rb. przysługiwać będzie gdańskiemu Urzędowi Pracy

(Landesarbeitsamt). Robotnicy zostali podzieleni na trzy kategorje:

1. Robotnicy portowi otrzymujący tygodniówki, nie podlegający natychmiastowemu wypowiedzeniu i korzystający z urlopów.

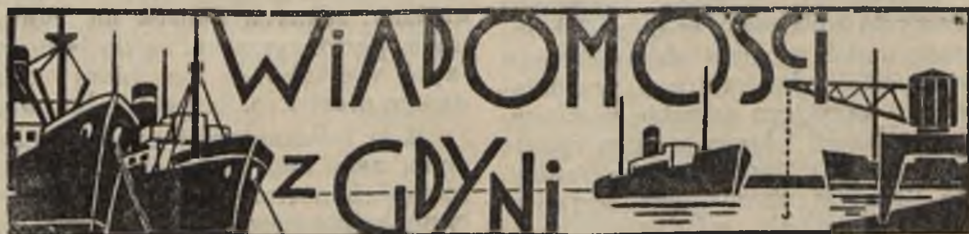
2. Robotnicy zasadniczej obsady (Stammarbeiter), którzy chociaż nie pracują w danej firmie stale, regularnie są jednak zaciągani przez nią do pracy w razie potrzeby.

3. Robotnicy okolicznościowi.

Firmy więc będą mogły żądać przez Urząd Pracy zatrudnienia swych robotników zasadniczej obsady. Jednakże równocześnie wprowadza się zmianę szycht dla wszystkich robotników portowych. W razie ograniczenia czasu pracy będzie stosowane różne traktowane kategoryj: nieżonatych, żonatych z małą rodziną (2 dzieci) i z dużą rodziną. Prasa gdańska podkreśla, iż zarządzenie jest realizacją tego co już zostało zaprowadzone w Gdyni.

ZNAKOWANIE TOWARÓW PRODUKCJI MIEJSCOWEJ W W. M. GDAŃSKU.

W Dzienniku Urzędowym W. M. Gdańska z dn. 16. I. ukazało się rozp. o oznaczaniu towarów wytworzonych w Gdańsku, rozporządzenie to ma na celu podniesienie jakości towarów gdańskich. Oznaczane być winny towary wywożone na terytorjum W. M. Gdańska i na tem terytorjum sprzedawane, nie podlegają zaś obowiązkowi znakowania towary eksportowane. Karane będzie zarówno niedopełnienie obowiązku znakowania towarów gdańskich jak i oznaczenie towarów nie pochodzących z Gdańska. Przepisy szczegółowe wykonawcze, które będą mogły przewidywać pewne wyjątki, zostaną wydane przez Senat. Rozporządzenie o znakowaniu wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1935 r.



RUCH TOWAROWY TRZECH WIELKICH PORTÓW KONTYNENTALNYCH PÓŁNOCNEGO MORZA W R. 1934.

Trzy największe porty kontynentalne Europy — Rotterdam, Hamburg i Antwerpja w r. 1934 nie ujawniły w rozwoju ruchu **jednakowej** tendencji, która zapanowałaby tylko w razie wyraźnie zaakcentowanej tendencji „wyjścia z kryzysu“, dotąd jeszcze nie charakteryzującej ekonomicznego życia Europy. Jak każdy z trzech portów dawał sobie radę z kryzysem, — ilustruje poniższa tabelka:

Przywóz (w mil. ton metr.)

	1933	1934
Rotterdam	10.023	12.034
Wielki Hamburg (wraz z Altoną itd.)	9.586	9.901
Antwerpja	7.214	7.944

Wywóz (w mil. ton metr.)

	1933	1934
Rotterdam	6.570	8.164
Wielki Hamburg	4.941	4.669
Antwerpja	6.714	7.297

Największy wzrost ruchu towarów wykazał Rotterdam, tak na wejściu jak i na wyjściu. Hamburg minimalnie zwiększył przywóz i prawie o tyleż zmniejszył wywóz. Antwerpja nieznacznie poprawiła swój ruch przywozowy i wywozowy. O znacznem ożywieniu można więc mówić tylko względem Rotterdamu z jego okrągło 20%-owym wzrostem ruchu towarowego. Rotterdam miał jednakże większe cofnięcie się liczb dla obrotu towarowego względem lat przedkryzysowych i teraz ma więcej do odrobienia. Oto jak przedstawia się porównanie roku 1934 z rokiem najlepszego ruchu (1929), dla wszystkich trzech portów:

	Obrót ogólny 1929	Obrót ogólny 1934	Wskaźnik względem 1929 r.
Rotterdam	27.969	20.198	72,2
Hamburg	20.241	14.570	71,9
Antwerpja	19.436	15.241	78,4

Jak widać Antwerpja obecnie wysunęła się w obrocie towarowym na drugie miejsce, a przytem bliżej od innych dwu portów jest stanu przedkryzysowego.

PROJEKT UTWORZENIA REGULARNEJ LINJI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Według informacji fachowej prasy zagranicznej jugosłowiańskie towarzystwo okrętowe Brodarsko Akcioniersko Društvo „Oceania“ zamierza utworzyć linję regularną pomiędzy portami adrjatyckiemi — Susak, Sibenrk, Split i Dubrownik a portami za-

chodnio europejskiemi Lizboną, Bordeaux, Hull, Londyn, Antwerpja, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Kopenhaga; końcowym portem tej linji miałaby być Gdynia.

PROJEKT LINJI REGULARNEJ WARNA — GDYNIA.

Według innej informacji zagranicznej projektowana jest linja Warna — Gdynia. Na linji kursować miałyby dwa statki, jeden bułgarski i jeden polski.

NOWY PORT WĘGLOWY NA MORZU CZARNEM.

Odkryte w Gruzji złoża węglowe Tkwarszeli, w pobliżu miasteczka Ochemsziry nad Czarnem Morzem pomiędzy portami Poti a Suchumem mają dawać węgiel wysokowartościowy, wobec czego przystąpiono do budowy portu w Ochemsziry. W końcu drugiej piatiletki wydobycie osiągnąć ma 1 mil. ton rocznie, port zaś ma być przystosowany do eksportu 400 tys. ton węgla rocznie. —

WIADOMOSCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WSKAZÓWKI OGÓLNE DLA EKSPORTERÓW POLSKICH DO BRAZYLJI.

Przy eksporcie do Brazylji należy uwzględnić następujące kwestje zasadnicze:

Rynek brazylijski, pomimo znacznego rozwoju przemysłu rodzimego w ostatnich latach, pozostaje nadal terenem zbytu szeregu fabrykatów i półfabrykatów, oraz przedstawia dla wywozu polskiego szerokie możliwości eksportowe. Handel i konsumcja są oparte w znacznej mierze na imporcie z zagranicy, wobec czego Brazylja przedstawia oddawna teren poważnej ekspansji międzynarodowej i konkurencji niemal wszystkich eksporterów świata.

Najwięcej zainteresowane państwa w eksporcie do Brazylji i penetracji kapitałów w tym kraju (Anglja, St. Zjedn. Am. Półn., Niemcy, Francja, Włochy, Portugalja, Holandja, Szwecja, Japonja, Finlandja, Belgja itp.) posiadają w Brazylji własny i od szeregu lat zaprowadzony aparat ekspansji gospodarczej (firmy bankowe miejscowe, wzgl. filje firm krajowych, banki, tow. nawigacyjne i ubezpieczeniowe), który jest głównie przystosowany do interesów danego kraju macierzystego.

Importer brazylijski, wobec doskonale zorganizowanego nacisku eksportowego z innych krajów i ustalonej opinji o danych artykułach, nie interesuje się bliżej, a zwłaszcza z własnej inicjatywy, artykułami eksportu polskiego. Wzmożenie jednak ekspansji eksportu polskiego na rynku brazylijskim nie natrafia na zasadnicze przeszkody, o ile dane artykuły będą konkurencyjne, oraz oferowane i dostarczone zgodnie z wymogami i potrzebami rynku. Towary polskie importowane do Brazylji korzystają ze stawek minimalnych brazylijskiej taryfy celnej.

Najskuteczniejszym sposobem umieszczania towarów na rynku brazylijskim jest posiadanie przedstawiciela, lub wysyłanie komiwojażerów, zaopatrzonych w odpowiednie materjały handlowe (cenniki, wzory, katalogi, materjały reklamowe).

Tranzakcje eksportowe do Brazylji zawierane są prawie zawsze na zasadzie c. i. f. (cost, insurance, freight) port brazylijski, czyli że cena, asekuracja i fracht obciążają eksportera. Importerzy brazylijscy wobec silnej konkurencji różnych państw na rynku miejscowym, przyzwyczajeni są do jaknajwygodniejszych warunków i nie biorą zupełnie pod uwagę ofert f. o. b. port załadowania.

Cło i formalności w związku z odprawą celną przy kalkulowaniu cen c. i. f. nie interesują eksportera polskiego, gdyż idą na rachunek importera brazylijskiego. — Warunki zapłaty przy tranzakcjach eksportowych do Brazylji bywają różne: płatność gotówką za dokumentami, w większości jednak wypadków na kredyt od 45 dni do 120 dni od daty wystawienia trat. Dokumenty winny być wysłane w taki sposób, aby doszły do rąk importera przed nadejściem towaru, w przeciwnym bowiem wypadku importer jest narażony na dodatkowe koszta i trudności w związku z brazylijskiemi przepisami celnemi.

Dokumentem wymaganym przy imporcie do Brazylji jest faktura konsularna, którą eksporter, wzgl. ekspedytor, winien przedstawić w 5-ciu egzemplarzach, wraz z 5-ciu egz. faktury handlowej, konsulatowi brazylijskiemu do zawizowania; wymagany jest również komplet z 4-ch konosamentów, które muszą być również zawizowane w odpowiednim konsulacie brazylijskim.

Ponadto, w związku z ograniczeniami w obrocie dewiz i przydziałem ich z ramienia Banco do Brasil po kursie oficjalnym (60 proc. faktury), jest wymagane poświadczenie faktury handlowej przez kompetentną lokalną organizację gospodarczą, która winna stwierdzić, że cena, uwidoczniona w fakturze, odpowiada bieżącym cenom eksportowym.

Wszystkie dokumenty (trata, faktura handlowa, faktura konsularna i konosamenty) winny być we wszystkich pozycjach zgodne, przyczem specjalną uwagę należy zwrócić na zgodność waluty, sum, wagi, znakowania i ilości sztuk. Niedociągnięcia pod tym wzglę-

dem powodują znaczne trudności dla importerów brazylijskich, oraz dodatkowe koszty i kary celne. P. I. E.

ZMIANY SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO W HOLANDJI.

Zmiany w systemie kontyngentów holenderskich, przewidują podział krajów importujących na dwie grupy. Do pierwszej grupy należą kraje posiadające z Holandją układy, uprawniające do pozyskania prócz ustawowo należnych kontyngentów jeszcze kontyngentów specjalnych. Polska zalicza się do tej grupy obok Niemiec, Belgji, Francji. Hiszpanji, Włoch i Czechosłowacji.

Pozatem nowe zarządzenia przewidują, że firmom holenderskim, które poczyniły podczas lat, przyjętych za podstawę ustalenia wysokości kontyngentów pewne inwestycje, lub które rozszerzyły swe lokale handlowe i przemysłowe, przydzielone być mogą niewielkie dodatkowe kontyngenty z tem jednak zastrzeżeniem, że firmy te będą wykorzystywały przysługujące im ustawowo kontyngenty na import towarów w Holandji niewyrabianych.

W instrukcjach wydanych dla holenderskich importerów Biuro Kryzysowe podkreśla konieczność stwierdzenia możności pozyskania pozwoleń wwozu przed udzieleniem firmom zagranicznym zamówienia na importowany towar.

Przysługujące Polsce kontyngenty mają być wydawane kwartalnie (w wysokości ¼ przysługujących rocznie ustawowych i normalnych kontyngentów). Biuro Kryzysowe ma przystąpić do przydzielenia importerom wszystkich kontyngentów na bieżący kwartał (1. 1. — 1. 4. 1935).

OGRANICZENIA DEWIZOWE I PRZYDZIAŁ DEWIZ DLA POLSKI WE WŁOSZECH.

Wprowadzone we Włoszech ograniczenia dewizowe, nie stanowią według miarodajnych oświadczeń władz włoskich — żadnych utrudnień płatności w stosunku do zobowiązań kupców włoskich wobec Polski. Przydział dewiz na pokrycie eksportu polskiego nie jest i nie będzie w dalszym ciągu ograniczany, a dewizy wydawane będą w kolejności zgłoszeń w bankach upoważnionych do wystawiania dewiz. Dekrety dewizowe pomyślane są jako instrument ochrony waluty włoskiej przed spekulacją, a nie mają na celu ograniczenia obrotów handlowych zwłaszcza z krajami, z któremi wymiana towarowa nie napotyka na przeszkody, jak np. z Polską.

W praktyce przydział dewiz dokonywany jest po przedstawieniu faktury, świadectwa pochodzenia oraz dowodu wystawionego przez włoski urząd celny, stwierdzającego, że towar zagraniczny wszedł na terytorjum celne Włoch i został oclony.

Należy zaznaczyć, że do dekretu król. z dnia 8 grudnia 1934 roku Nr. 1942 zostały wprowadzone zmiany odnośnie obowiązku zgłaszania Bankowi Włoskiemu wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych względnie obligacyj zagranicznych lub włoskich, emitowanych zagranicą.

Mianowicie włoskie banki, firmy, spółki, osoby prawne, mające swą siedzibę we Włoszech lub posiadłościach, winny składać zeznania o zmianach w wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych itp., które nastąpiły po 31 grudnia 1934 — co miesiąc — zamiast co dni 15. Natomiast wszyscy inni obywatele włoscy w królestwie, jak i posiadłościach, winni zgłaszać zmiany w wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych itp. co trzy miesiące, zamiast co dni 15.

Pozatem zostaje nałożony na obywateli obowiązek zgłoszenia również tych wierzytelności zagranicznych, które nabyte zostały już po 31. 12. 1934. P. I. E.

IMPORT BLACHY CYNKOWEJ DO MAROKKO.

Marokko importowało w r. 1933 następujące ilości blachy cynkowej:

z Belgji	102 tony	178.000 frs
z Francji	62 tony	127.000 frs
inne kraje	1 tony	1.000 frs
Razem	165 ton	306.000 frs

Blacha cynkowa używana jest w Marokko prawie wyłącznie do krycia dachów prowizorycznych szop i budynków gospodarczych, należących do Dyrekcji Robót Publicznych, pozatem nie znajduje ona w Marokko większego zastosowania głównie ze względu na ciepły klimat. Budynki w Marokko posiadają poziome dachy wykonane z cementu, z wyjątkiem małej ilości zabudowań fabrycznych, które mają dachy z falistej blachy żalaznej i cynkowej.

Wyjątkowe zastosowanie znajduje blacha cynkowa w okresach walki z szarańczą, mianowicie dla powstrzymania jej posuwania się na ziemi robione są zagrody z blachy cynkowej gładkiej od 50 do 75 cm. wysokości. —

Przemysł rzemieślniczy w Marokko używa w bardzo małej ilości blachę cynkową, bowiem prawie wszystkie przedmioty użytku domowego (wiadra, wanny i t. p.) są importowane z zagranicy w stanie gotowym.

Marokko importuje następujący gatunek blachy cynkowej:

a) blacha cynkowa w zwojach, arkuszy rozmiarów 2×1 mtr. przy numeracji technicznej od Nr. 7 do Nr. 15. Cena tego gatunku blachy wynosi (gatunek belgijski „la vieille montagne") 127 — 130 fr. fr. za 1 q cif Casablanca.

Nieznaczny import blachy cynkowej do Marokka tłumaczy się konkurencją żelaznej blachy ondulowanej i galwanizowanej, która sprzedawana jest w paczkach po 10 arkuszy rozmiarów: długość 5-10 stóp ang., szerokość wynosi 8 fal po 3 pouces ang. Grubość tej blachy wynosi 5/10 mm. Cena: 82,50 — 85 fr. fr. za 1 q cif Casablanca.

Wobec tego, że Belgja jest głównym eksporterem blachy cynkowej do Marokka, blacha polskiej produkcji mogłaby znaleźć nabywców tylko w wypadku konkurencyjności cen.

DOSTAWY KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO INDYJ HOLENDERSKICH.

W związku z istniejącemi w Indjach Hol. możliwościami zbytu kompl. skrzynk. triplexowych, należy zwrócić uwagę, że „The Rubber Trade Association of London", obejmująca większość produkcji światowej kauczuku, wprowadziła z końcem roku 1934 specjalne przepisy, dotyczące opakowania kauczuku, przeznaczonego na eksport. Przepisy te mają zastosowanie do wszystkich kontraktów c. i. f. i f. o. b. w odniesieniu do wszystkich krajów za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych i Kanady. Mają one również zastosowanie i do eksportu kauczuku z Indyj Holenderskich.

W myśl tych przepisów, skrzynie, dopuszczone do opakowania kauczuku, muszą być nowe, sporządzone z triplexu z jednakowego gatunku drzewa. Deseczki mają mieć grubość minimalną 4 mm. i muszą schodzić się zupełnie szczelnie. Muszą być one dobrze wykończone. Cała skrzynia winna ważyć niemniej jak 13 lbs w chwili załadowania na statek i niemniej jak 12½ lbs po przybyciu do portu przeznaczenia, łącznie z drewnianemi kantami, obiciami blaszanemi i gwoździami. Same części triplexowe winny ważyć (bez kantów) 9 i pół lbs na skrzynię w chwili przybycia do portu przeznaczenia. Standartowy wymiar skrzyń wynosi 24 cale × 19 cali. Kanty drewniane winny być gładzone, a okucia metalowe winny odpowiadać 30 standartowym kalibrom birminghamskim (30 Birmingham Standart Gauge). Niestosowanie się do powyżej podanych przepisów daje odbiorcy prawo do dochodzenia wszelkich skarg o uszkodzenie towaru, wynikających z jakości opakowania.

Powyższe przepisy, stosowane w Indjach Holenderskich, spowodowały pewną podwyżkę cen kompletów triplexowych oraz zwiększenie importu towaru europejskiego w tym zakresie.

Równocześnie jednak, wedle wiadomości prasowych z Singapore, tamtejsi eksporterzy kauczuku próbują pakować ten artykuł na eksport w podwójne worki papierowe. Rezultaty podobno są zupełnie zadowalające. W razie szerszego zastosowania tego nowego i taniego sposobu pakowania, zapotrzebowanie na powyżej podany standartowy triplex może ulec zmniejszeniu.

ZWOLNIENIE IMPORTERÓW TOWARÓW POLSKICH OD SKŁADANIA ZAŚWIADCZEŃ PODATKOWYCH W JUGOSŁAWJI.

Wydział Dewizowy jugosłowiańskiego Min. Finansów zarządził, na skutek podjętych ze strony Poselstwa R. P. starań, zwolnienie importerów towarów polskich od obowiązku składania zaświadczeń podatkowych wymaganych przy wpłacaniu należności za importowany towar. Odnośne polecenie zostało wydane przez Ministerstwo Finansów Bankowi Narodowemu.

WYSYŁANIE PRZESYŁEK PRZEZ KONSTANCĘ DO PALESTYNY.

Konsulat R. P. w Tel-Avivie zaobserwował częste wypadki, w których polscy nadawcy drobniejszych przesyłek w komunikacji polsko - rumuńsko - lewantyńskiej via Konstanca do Palestyny, — nie przesyłają odbiorcom dokumentów nadawczych, potrzebnych do odbioru danej przesyłki.

Możliwem jest, że eksporterzy nie odróżniają tych „listów przewozowych - konosamentów", wydawanych przez polskie Urzędy Stacyjne odrazu franco port odbiorczy, od kolejowych listów przewozowych, których adresat nie musi przedkładać przy odbiorze towaru. Liczą więc, że przesyłka będzie adresatowi doręczona bez przedłożenia dokumentów załadowczych.

Tymczasem list przewozowy - konosament jest papierem morskim, który może być cedowany zapomocą indosu, tak, że przedłożenie jego jest legitymacją do odbioru towaru. Jeżeli więc adresat zgłasza się po odbiór bez tego dokumentu, władze celne odmawiają wydania towaru, ponieważ nie posiadają żadnych dowodów na to, że konosament nie został w międzyczasie przeniesiony na inną osobę, która zgłosi się po towar.

W wyjątkowych wypadkach można taki towar wydobyć, składając list gwarancyjny, mogący stanowić dowód, że nikt inny się nie zgłosi, a dokumenty zostaną dodatkowo przedłożone. Normalnie jednak towar pozostając w składach celnych, traci wartość; albo ulega zepsuciu, a równocześnie narastają koszty magazynowe.

W celu uniknięcia strat i innych trudności, trzeba, by nadawcy przesyłek w komunikacji polsko - rumuńsko - lewantyńskiej wysyłali dokumenty nadawcze na adres odbiorców natychmiast po wysyłce towaru. Już samo bowiem opóźnienie w nadejściu dokumentów powoduje koszty magazynowe. Nadawca może natomiast zawsze domagać się od

polskich urzędów kolejowych wydania duplikatu takich listów przewozowych-konosamentów, o ile potrzebuje ich do swoich aktów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1935 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 7 grudnia 1934 r. wprowadzono cały szereg zmian w taryfie celnej australijskiej.

AUSTRJA. W Dzienniku Ustaw z dnia 7 stycznia 1935 r. ukazało się rozporządzenie, na mocy którego wprowadzony zostaje z dniem 1 marca rb. przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego ryżu.

BRAZYLJA. Według informacyj prasowych, wobec zapłaty raty długów płatnej 14. I. 35 w wys. 325 tys. Ł. w bankach londyńskich został tymczasowo zawieszony przydział dewiz na cele importu z zagranicy. Z tych samych informacyj wynika, że zarządzenie to stanowić ma wstęp do planowanej zmiany ustawodawstwa dewizowego, które w myśl przewidywań ma być złagodzone.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 17. I. 1935 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz ferrosilicium z poz. 428a.

Ferrosilicium z poz. 428 ex c) podlega reglamentacji od 28 grudnia 1934 r.

EGIPT. Z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązuje przedkładanie świadectw pochodzenia przy imporcie następujących artykułów: masła, jaj, pszenicy i mąki pszennej, ryżu niełuskanego, kukurydzy, cukru, herbaty, orzechów ziemnych, kopry, fosfatów naturalnych, amonjum, wapienia, drewna iglastego obrobionego, celulozy, skór bydlęcych, wełny owczej, nafty oczyszczonej, żelaza lanego i stopów, żelaza i stali, miedzi i t. p. Świadectwa te muszą być w konsulacie egipskim legalizowane.

EKWADOR. W dniu 5. I. 1935 weszły w życie podwyżki stawek celnych dla wielu artykułów w wys. 50% dotychczasowych stawek. Ustawa przewiduje możność udzielania zniżek we wzajemnych układach handlowych, jednak bez stosowania klauzuli największego uprzywilejowania. Do towarów japońskich stosuje się dopłatę w wysokości 100%.

Ustawa z 17 listopada 1934 zniosła obowiązek oddawania 25% dewiz pochodzących z eksportu kauczuku i kapeluszy słomkowych.

ESTONJA. Zagraniczne i krajowe środki płatnicze mogą być przekazywane zagranicę drogą przekazów pocztowych tylko za pozwoleniem Banku Estońskiego. Bez zezwolenia wolno przekazywać tylko kwoty do wysokości 5 koron dziennie, przyczem podstawianie innych osób do przekazów jest karane. Przesyłki za pobraniem również wymagają pozwolenia Banku estońskiego.

W związku z zawarciem traktatu z Niemcami wprowadził rząd cały szereg zmian w taryfie celnej estońskiej, wprowadzony został m. innemi szereg uzupełnień, jak również zmianom uległa nomenklatura. Większość zmian posiada charakter bardziej techniczny, jednakże wprowadzono również cła ochronne.

Zwyżce uległy cła na kukurydzę, soczewicę, groch i fasolę. — Podwyższone zostało również cło na kasze. — Pozatem wymienić należy wprowadzenie cła na nawozy sztuczne importowane w workach, które wynosi obecnie 0,0025 koron od 1 kg.

FINLANDJA. Z premij eksportowych korzystają następujące produkty hodowlane: masło, ser tłusty, sery pudełkowe wysoko-tłuste, jaja kurze, wieprzowina, świnie żywe, mięso reniferowe. Kontrolę nad udzielaniem premij i cenami rynkowemi sprawuje urząd rolniczy przy Min. Rolnictwa.

GRECJA. Nowy system handlu zagranicznego wejdzie w życie dopiero z dniem 1 kwietnia 1935 r., a nie, jak poprzednio zamierzano, 1 stycznia 1935 r.

HISZPANJA. W hiszpańskim Dzienniku Ustaw z dnia 2 grudnia 1934 r. ogłoszony został dekret ministerstwa przemysłu i handlu, ustanawiający kontyngent na węgiel drzewny na rok 1935 w wysokości 32448 m³; ilość ta odpowiada przeciętnemu importowi w latach 1931/33. Rozdział kontyngentów między poszczególne państwa dokonywany będzie przez Międzyministerjalną Komisję.

HISZPANJA. Ustanowione zostały na rok 1935 kontyngenty na następujące artykuły: poz. 622 materjały elektryczne transformatory, dynamomaszyny itp. 2050 g. — poz. 268 blacha żelazna i stalowa — 122792. — poz. 722 — wozy ciężarowe — 11622 kg — poz. 826 esencje kwiatowe — 45015 kg — poz. 499 c) motory spalinowe — 14510 g.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 15 stycznia 1935 r. z mocą obowiązującą od dnia 16 stycznia rb. skontyngentowany został import pończoch i skarpetek z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

Obniżone zostały premje wywozowe na świnie z 33¼ na 28% ad val.; słoninę z 28 na 22½%; słoninę z 24 na 20 s. od cws. i wieprzowinę z 15 s. na 12 s. — od cws.

Na okres od 3 grudnia 1934 do 31 stycznia 1935 ustanowiono nowe premje wywozowe na żywe indyki eksportowane do W. Brytanji i północnej Irlandji w wysokości cła angielskiego. Premja wywozowa na indyki bite pozostaje bez zmiany (5 d. od 1 lb.)

ISLANDJA. Dekretem z dnia 16 listopada 1934 r. zmonopolizowano import zapałek i bibułki papierosowej.

NIEMCY. W Dzienniku Ustaw z dnia 19 stycznia 1935 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, wprowadzające zmiany w niemieckiej taryfie celnej; powyższemi zmianami objęte zostały pozycje 74 i 75, (drewno dębowe, bukowe, jesionowe itp.) poz. 76 — drewno dębowe, bukowe — 1,50 od kwintala, lub 12 RM od 1 m³ i poz. 192 — otręby sprowadzone dla celów uszlachetniających otrzymanie po przemiale jęczmienia, owsa i grochu jadalnego — bez cła (dod. 2 RM — 1 q.) Dla innych otrąb niż wyżej wymienione, sprowadzonych dla celów pastewnych i dla potrzeb rolnictwa cło wynosi do 31 marca 1935 r. — 2 RM — q. — dla otrąb jęczmiennych i otrzymanych z przeróbki grochu — 1 RM za 1 q. poz. 194. — Odpadki z przeróbki kleju z kukurydzy sprowadzane dla celów pastewnych do dnia 31 marca 1935 r. opłacają cło w wysokości 1 RM za 1 q. Powyższe rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 11 lutego 1935 r.

NORWEGJA. Z dniem 1 stycznia 1935 r. wejdzie w życie zniżka cła na świeże jabłka i gruszki i będzie wynosić 20 órów + 80% dodatku tj. łącznie 36 órów od 1 kg (dot. 40 órów + 80% tj. 72 órów od 1 kg).

STANY ZJEDNOCZONE. Z dn. 15 lutego 1935 r. wejdzie w życie dekret prezydenta obniżający stawkę celną na piwo z 1 na 0,50 $ od 1 galona.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dnia 1 listopada 1934 r. wprowadzono przymus przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie smalcu. Świadectwa te muszą być legalizowane.

WŁOCHY. Zakaz przywozu mięsa wieprzowego wprowadzony dekretem z dn. 3. 12. 34 r. nie odnosi się do transportów przeznaczonych do stref wolnocłowych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Agenturowa firma w Johannesburgu (Unja Poł. Afrykańska) interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni artykułów ceramicznych, garncarskich, instrumentów muzycznych i wyrobów zegarmistrzowskich (tanie zegarki, zegary, budziki itp.) P/452/59/Ż.

Poważna firma w Capetown interesuje się importem butelek wszelkiego rodzaju z Polski P/451/63/Ż.

Firma czechosłowacka interesuje się importem odpadków szklanych (skorup.) P/1448/63/Ż.

Firma włoska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki wódek i likierów. P/1087/32/Ż.

Firma w Montrealu (Kanada) interesuje się importem wyrobów szklanych z Polski. P/2164/63/Ż.

Firma belgijska poszukuje dostawców włosów używanych do fabrykacji peruk dla lalek. P/1931/69/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców: przyborów sportowych, papieru, wyr. szklanych, oraz obuwia z podeszwami drewnianemi, używanemi przez rybaków i robotników. P/1751/21/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Już w najbliższych dniach rozpisany będzie przez Urząd Morski w Gdyni przetarg na rozbudowę Chłodni Rybnej. Przetarg dotyczyć będzie budowy gmachu składowego o czterech poziomach (parter i trzy piętra) o podstawie około tysiąca metr. kwadr. i ogólnej pojemności około 30 tysięcy całych beczek śledzi po 160 kg. każda. Na każdym poziomie będzie dwie do czterech komor składowych.

Dotychczasowa Chłodnia Rybna posiada nieproporcjonalną do swej pojemności instalację chłodniczą. Tak, urządzenia chłodnicze Chłodni Portowej przy nabrzeżu Polskiem przy wydajności chłodniczej tylko dwa razy większej magazynuje 20 razy więcej towaru.

W związku z powyższem izolowane komory chłodni śledziowej (nowej) będą chłodzone za pomocą istniejących urządzeń maszynowych w dotychczasowej Chłodni Rybnej i przewidziana jest tylko jedna dodatkowa sprężarka dwustopniowa, amoniakalna. Kosztorys nowej chłodni wyniesie ok. miljona złotych. Stanie ona pomiędzy Halą Rybną a magazynem śledziowym w pierwszej linji nabrzeża angielskiego.

Istnieje obawa w kołach zainteresowanych składowaniem przedniejszych gatunków śledzi w Gdyni, że budowa chłodni śledziowej ze względu na pewne formalności może się opóźnić, przez co w jesieni r. b. nie będzie mogła być oddaną do użytku. Gdyby natomiast chłodnia została wykończona w sierpniu dochód z eksploatacji jednego sezonu przy pełnem wykorzystaniu jej dałby wpływu 50.000 złotych.

Uruchomienie chłodni śledziowej będzie miało dla rozwoju gdyńskiego handlu solonym śledziem decydujące znaczenie, gdyż Gdynia będzie miała możliwości składowania i dysponowania niezależnie od pory roku wszelkiemi gatunkami solonych śledzi, stając się przez to w pełnem tego słowa znaczeniu samodzielnym ośrodkiem handlu śledziowego. —

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 15-go lutego następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

Importowane angielskie „Yarmouth". Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.

Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth. Small matties ordinary 71, matties ordinary 72, matfulls ordinary 73.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Importowane angielskie matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 63, Slee i Vaar z r. 1933 — 30, takież z r. 1934 — 33, takież z roku 1935 — 36, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg z grudnia 1934 roku 83.

Wobec braku szkockich matjasów próbuje się zaprowadzić na rynku wszelkiego rodzaju namiastki „Ersatze", do których zaliczyć można norweskie lekko solone śledzie, przygotowywane specjalnemi sposobami. I tak mamy t. zw. „Slofuls-matjesy": pełne, o zawartości od 375 do 425 sztuk śledzi w dużej beczce

i próżne, o ilości od 775 do 825 sztuk śledzi w dużej beczce, sprzedawane loco wagon, oclone w cenie od 52 do 54 zł za 1/1 czyli dużą beczkę. Inny gatunek „matjesów norweskich" o ilości 475—500 szt. śledzi w połówce (mała beczka) sprzedawano, oclone, po 96 zł za dwie połówki.

Inne ryby importowane: oclone, franco wagon, w groszach za kg: dorsze duńskie oczyszczone bez głów, świeże 60 gr za kg: Belgja, śledzie świeże w lodzie 9 do 12 szt. na kg 46 gr za kg: Norwegja: śledzie świeże w lodzie 4 szt. na kg 52 gr za kg; śledzie zamrożone 36 gr za kg.

Przeróbka uszlachetniająca z importowanego surowca F-a POLONIA: oclone, franco wagon: śledzie solone, francuskie, pełne za 1/1 t. zn. dużą beczkę 65 zł. śledzie solone, belgijskie puste za 1/1 beczkę 60 zł. śledzie solone szwedzkie, 30/40 do 50/60 na kg za 1/1 beczkę 72 zł, śledzie solone, oryginalne jarmuckie, II trade 75 zł, w środę 20 bm. oczekiwany statek z Belgji ze śledziami świeżemi w lodzie, od 8 do 11 sztuk na kg 46 gr za kg oclone.

Polskie połowy: szproty świeże, płaciło PZRM. rybakom 6 gr za kg, szproty świeże płaciły wędzarnie na półwyspie 6,6 gr za kg, szproty świeże płaciły wędzarnie w Gdyni 7 gr za kg; szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie, wagonowo od 32 gr do 36 gr za kg: szproty w oliwie, skrzynie a 100 puszek, za puszkę ½ kg 57 gr—Gdynia; szproty w oliwie, z dostawą do miejscowości w Polsce 62 gr; szproty w oliwie, z produkcji zeszłorocznej 40 gr — Gdynia; łosoś świeży mały, płacono rybakom w Helu 416 gr/kg; łosoś duży, płacono rybakom w Helu 432 gr/kg.

Na rynku solonych śledzi ceny bez zmian: naokół odczuwający się brak niektórych gatunków śledzi nie prowadził do zwyżki, lecz do wybiegów w formie wprowadzania gatunków zastępczych, o niższej cenie. Ich większe lub chociażby i mniejsze powodzenie dowodzi, że siła nabywcza rynku nie sięga obecnego wysokiego poziomu cen. Wobec zbliżającego się postu nie można się spodziewać załamania się cen, jednakże i większego ożywienia w zasadniczych gatunkach nie należy się spodziewać i raczej śledzić należy dalsze ożywienie z nowowprowadzanemi gatunkami, nie mającemi jeszcze nawet dobrze ustalonej marki.

REALIZACJA BUDOWY ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH W GDYNI. Morski Instytut Rybacki w Gdyni, przekazał Ministerstwu P. i Handlu zebrane oferty na budowę zamrażalni o wydajności 20 ton ryb na dobę, która to zamrażalnia ma być zainstalowana w pomieszczeniach Chłodni Rybnej. W najbliższych tygodniach ma być uruchomiona również druga zamrażalnia w magazynie POLONJI w porcie rybackim w Gdyni.

— **POLSKA SZKOLI MOTORZYSTÓW - RYBAKÓW DLA DALEKOMORSKICH POŁOWÓW.** Jak wiadomo w połowach na Morzu Północnem zatrudnia się obecnie tylko rybaków polskich, wykonywujących czynności najmniej płatne, rybaków pokładowych zwykłych. Nie mamy jeszcze kapitanów i rybaków-mechaników dla parowców czy motorowców rybackich rybołówstwa śledziowego. Aby temu zaradzić, rozpocznie się już w bieżącym tygodniu w lokalu Szkoły Morskiej w Gdyni, kurs mechaników rybaków, na który przyjęto wyłącznie tylko 20-tu rybaków, którzy odbyli praktykę na statkach MEWY jedynego polskiego tow. dla połowów śledzi na Morzu Północnem. Po ukończenie kursu przewidziana jest dalsza praktyka, na statkach MEWY zimujących w Gdyni, które przed letnim wyjazdem na połowy śledzi odbędą rejsy szkolne na morzu Bałtyckiem. Koszta kursu mechaników pokryć ma Morski Instytut Rybacki i Tow. Dalek. Pol. MEWA.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Miesiąc styczeń rb. z powodu silnych mrozów i innych warunków atmosferycznych nie nadawał się do obrotu ziemniakami. Zresztą corocznie w handlu ziemniaczanym miesiąc ten stanowi t. zw. okres martwy. Jedynie dokonywano sprzedaży w drobnym detalicznym handlu i to przeważnie w sklepach spożywczych. Za 1 kg płacono do 10 groszy loco skład.

Eksporterzy ziemniaków zarówno jad. jak i sadzeniaków czynią bardzo intensywne zabiegi o ulokowanie na europejskich rynkach zbytu poważniejszych ilości. Dlatego zarówno Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu jak i indywidualni eksporterzy w miesiącu styczniu penetrowali rynki zbytu, co dało pozytywne wyniki.

Istnieją pewne możliwości ulokowania ziemniaków-sadzeniaków w Belgji i we Francji, jednak już w styczniu eksporterzy holenderscy zjawili się na rynku belgijskim, oferując sadzeniaki po bardzo niskich cenach i na korzystnych warunkach zapłaty. Konkurencja dla polskiego eksportu jest dlatego dość niebezpieczna, że firmy eksportowe polskie ,pracujące poza Związkiem Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, składają oferty w sposób chaotyczny i nieuzgodniony, ułatwiając konkurencji utrzymanie się rynku, gdyż występuje ona zwarcie i jednolicie.

Zawarto już pierwsze kontrakty na dostawę sadzeniaków do Belgji, natomiast ze względu na trudności o charakterze restrykcyjnym na rynku francuskim dotychczas do Francji nic nie sprzedano.

Pozatem kupcy zagraniczni mają dobrze zorganizowany kredyt eksportowy, podczas gdy w Polsce zagadnienie to wymaga opracowania i realizacji.

W Poznańskiem za uznane sadzeniaki odmian eksportowych otrzymują producenci od zł 5—6. Mniejwięcej te same ceny płacone są i na Pomorzu za towar pierwszorzędnej

jakości, znakomicie sortowany i bez worka. Sadzeniaków ziemniacznych eksporterzy nie poszukują.

Tak więc w styczniu zapoczątkowano sezon intensywnych wysiłków o zdobycie rynków zbytu na polskie ziemniaki.

WYDAWNICTWA

REGLAMENTACJA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Zgodnie z zapowiedziami ukazało się nakładem Izby Przem.-Handl. w Warszawie wydawnictwo pt. „Reglamentacja handlu zagranicznego", stanowiące zbiór przepisów i informacyj z zakresu reglamentacji obowiązującej w Polsce. Uzupełnienia do wydawnictwa tego drukowane będą w „Informatorze Eksportowym" w formie dodatków bezpłatnych, na luźnych kartkach ze wskazaniem rozdziału, do którego się odnoszą i strony, zamiast której mają być włożone.

KOMUNIKATY

ZEZNANIA O DOCHODZIE TYLKO DO 1 MARCA.

Jak komunikuje ministerstwo skarbu, w myśl przepisów ordynacji podatkowej termin składania zeznań o dochodzie na rok podatkowy 1935 dla osób fizycznych upływa z dn. 1. III. W tym samym terminie osoby, obowiązane do składania zeznań o dochodzie powinny uiścić przedpłatę na podatek dochodowy w wysokości połowy kwoty, jaka przypada od zeznanego dochodu.

W latach poprzednich termin składania zeznań był rok rocznie przesuwany o dwa miesiące, a więc z 1 marca na 1 maja. W roku bieżącym rozporządzenie ministra skarbu, ogłoszone wczoraj, przesunęło termin składania zeznań i uiszczania przedpłaty tylko dla osób fizycznych, prowadzących w r. 1934 prawidłowe lub uproszczone księgi i tylko o jeden miesiąc, a więc do 1 kwietnia.

Dla osób, nie prowadzących ksiąg, obowiązuje nadal termin 1 marca, który przesunięty nie będzie.

Osoby te zatem muszą złożyć zeznania o dochodzie oraz uiścić przedpłatę na podatek dochodowy na rok podatkowy 1935 w terminie do tej daty.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	19. 2.	23. 2.	27. 2.	2. 3.
Capella	26. 2.	2. 3.	6. 3.	9. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	18. 2.	20. 2.
Egeria	25. 2.	27. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 21. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 28. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/Ł to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 25. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 25. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 25. 2.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 22. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Victor	25. 2.	26. 2.
Lisbeth	26. 2.	2. 3.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 23. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 22. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 1. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ariadne	18. 2.	20. 2.
Condor	21. 2.	23. 2.
Oscar Friedrich	25. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 2.	22. 2.	27. 2.
Irisen	26. 2.	1. 3.	9. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 23. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 18. 2. s/s Hebe — z Gdyni 24. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 29. 2. — z Gdyni 2. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 21. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 28. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Majorca — z Gdyni 22. 2. s/s Helder — z Gdyni 1. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 25. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 1. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 1. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Canadia — z Gdyni 19. 2.
s/s Hibernia — z Gdyni 22. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 20. 2.
s/s Tomsk — z Gdyni 22. 2.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Ferneko — z Gdyni 25. 2.
m/s Vikingland — z Gdyni 25. 2.
m/s Hemland — z Gdyni 9. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 17. 2.
s/s Carplaka — z Gdyni 27. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 6. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 21. 2.
m/s Pacific — z Gdyni 20. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdyni 24. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 2. 3.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 4. 3. s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 lutego:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, A. S. L.
s/s KNUT dodatk. z drobnicą, Reinhold.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

18 lutego:

s/s BORE IX lin. z Płdn. Ameryki z towarami, Bergenske.
s/s BALTONIA (lub 20-go via Gdańsk) z Londynu lin. z towarami, P. Z. B. K.
s/s LWÓW (lub 20-go via Gdańsk) z Hull lin. z towarami Polbryt.
s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s MEROPE z Amsterdamu lin. z towarami, Reinhold.
s/s HECTOR lin. z Bremy z drobnicą, Prowe.
s/s JUSTI z ładunkiem śledzi norweskich, Bergenske.
s/s JAEGERSBORG po drzewo, Rummel & Burton.
s/s EARLSPARK z ładunkiem ziaren palmowych, Reinhold.
s/s TAAT po węgiel. Rummel & Burton.
s/s STEINSTAD po węgiel, Polrob.
s/s RAMAWA po węgiel, Bergenske.
s/s NIDARHOLM po węgiel, Behnke & Sieg.

19 lutego:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu z bawełną i złomem. Bergenske.
s/s URSA po ład. do zach. Norwegji, Bergenske.
s/s CANADIA lin. dla ład. do portów śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s LOG po węgiel, Behnke & Sieg.

20 lutego:

s/s KATOWICE z Rotterdamu z koprą i drobnicą dodatk., PAM., Żegluga Polska.
s/s LIBAU lin. z zach. Szwecji, Behnke & Sieg.
s/s CHARKOW z portów italskich lin. z owocami. Reinhold.

s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s VICTORIA po węgiel, PAM.
s/s POSSEHL po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.
s/s MERCUR po węgiel, Speed.

21 lutego:

s/s TARNAN dodatk. z Rotterdamu z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s CONDOR z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN z Płdn. Ameryki lin. z towarami, PAM.
s/s BIANCA po siarczan amonu, PAM.
s/s LAGOE po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ONNETAR po węgiel, Behnke & Sieg.

22 lutego.

s/s HIBERNIA z pomarańczami i po węgiel, Bergenske, Behnke & Sieg.
s/s BOTHNIA z pomarańczami, Bergenske.
s/s HANESTROM V ze Stockholmu i Norrkoping z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s IWAN z zach. Szwecji z drobnicą. Bergenske.
s/s MAJORCA po drobnicę do Leith, Reinhold.
s/s TOMSK lin. z portów italskich z tow.. Reinhold.
s/s BRAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.
s/s TORBRAND z ład. śledzi, Bergenske.

23 lutego:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CALABRIA lin. z portów włoskich i hiszpańskich z drob. i owocami, Bergenske.
s/s VICTOR lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.
s/s TRIO po cukiem, PAM.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.

24 lutego:

s/s FERNEBO lin. po ładunek na Lewant, Bergenske.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s WILNO z Livorno z tytoniem. PAM.
s/s SKJOLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga z drobnicą, Reinhold.
s/s HEBE lin. holenderski z Amsterdamu z drobnicą, Reinhold.
s/s BORGA po węgiel, PAM.

25 lutego:

s/s SCANIA lin z portów włoskich i hiszpańskich z drob. i owocami, Bergenske.
s/s CAPELLA z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s LĘCH (lub 27-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 27-go via Gdańsk) lin. z Hull z towarami. Polbrit.
s/s EGON lin. z Göteborgu i Malmö z drobn., Behnke & Sieg.
s/s EGERIA lin. niem. z Bremy z towarami, Prowe.
ż/m CLEMENS lin. z Odense/Aarhus z towarami. Reinhold.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
ż/m CHRISTEL VIENNEN po węgiel, Behnge & S.
s/s AVON po węgiel, Behnke & S.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

26 lutego:

m/s VIKINGLAND lin. dla wyład. i ład. na Lewant, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji, tylko dla wyładowania. Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Kłajpedy z drobnicą, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s ORISEN lin. z Antwerpji z drobnicą, Żegl. Polska.
s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
s/s VIBORG po węgiel, Behnke & S.

27 lutego:

s/s CARPLAKA lin. po ład. do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s TEDDY po cukier, PAM.
s/s SÜDSEE po węgiel, PAM.

28 lutego:

m/s STUREHOLM lin. z portów Gulfu z bawełną i złomem. Bergenske.
m/s HAMMAREN lin. z Pdn.-Zach. Afryki z towarami i nasionami oleistemi, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobn. i bananami, PAM. Żegluga Polska.
s/s PHOEBUS lin. z Rotterdamu z towarami. Prowe.
s/s ERIKSBORG po węgiel. Bergenske.
s/s HANS BROGE po węgiel, Bergenske.

Tempo
ZAWSZE UWIDOCZNIONE WIERZYTELNOŚCI
PODATKI OBROTOWE

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 lutego 1935 r. | NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dr Tadeusz Bierowski
Gen. Sekretarz Polsk. Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Charakter prawny umowy o pracę marynarza

Kwestja czy do pracy na morzu należy stosować ustawodawstwo ochronne pracy na lądzie, znalazła już dawno swe rozwiązanie w sensie negatywnym w innych państwach morskich. W Niemczech naprzykład, posiadających szeroko rozbudowane ustawodawstwo socjalne, uwalniają poszczególne ustawy spod swego działania, pracę na morzu.[1]) W naszym kraju powstają różnice zdań na ten temat a przyczyną ich jest ta prosta okoliczność, że w czasie powstawania naszych ustaw społecznych, nie myślano nawet jeszcze o możliwości stworzenia własnej floty handlowej. Stwierdzają to w sposób wyraźny motywy ustawodawcze, zawarte w protokółach komisyjnych, jak np. przy tworzeniu ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, ustawy z 16 maja 1922 o urlopach itp. Wprawdzie obrońcy tezy stosowania ustaw lądowych do pracy na morzu podkreślają, że ustawy te pod względem podmiotowym rozciągają się na wszystkich pracowników, zajętych również w komunikacji i przewozie, w czem widzą wolę ustawodawcy, wyrażoną w kierunku jaknajszerszego ich zastosowania — to jednak nie można pominąć ważnego szczegółu techniki legislatywnej, stosowanego zarówno u nas, jak i w innych krajach, że ilekroć ustawodawca chce objąć pewną normą ustawową również i dziedzinę transportu morskiego, czyni to w sposób wyraźny, przez użycie odpowiedniego terminu, jak np. transport morski, żegluga morska, marynarka handl. itp. Brak wyraźnego postanowienia ustawodawcy w tym kierunku, przy równoczesnem stwierdzeniu tej ważnej okoliczności, iż przy opracowaniu wspomnianych aktów ustawowych nie brano pod uwagę handlowej żeglugi morskiej, jako ówcześnie nie istniejącej, ani też nie liczono się z jej powstaniem, wyjaśnia kwestję w sposób definitywny w stosunku do wyżej wspomnianych ustaw.

Bliżej natomiast należy się zająć rozpatrzeniem tej kwestji z punktu widzenia dwóch, równocześnie wydanych rozporządzeń Prezydenta R. P. z dnia 16 marca 1928 o umowie o pracę pracowników umysłowych i o umowie o pracę robotników. O ile pierwsze rozporządzenie, noszące zresztą niższą numeraturę pozycji dziennika ustaw, wyraźnie stanowi w swym art. 4, że nie dotyczy osób, zatrudnionych na statkach morskich — o tyle drugie rozporządzenie nie pozostawia wątpliwości, że odnosi się do wszelkiego rodzaju robotników, z wyjątkiem zatrudnionych w rolnictwie itd. które to wyjątki określa zresztą wspomniany akt ustawodawczy w sposób wyczerpujący.

Zestawienie powyższych rozporządzeń uchyla przypuszczenie, jakoby ustawodawca nie miał na względzie żeglugi morskiej, a to tembardziej, że nasza flota handlowa, jakkolwiek w skromnych początkach, istniała już wtedy od przeszło roku. Wyłania się zatem kwestja, czy rozporządzenie o pracy robotni-

[1]) vide: „Der Arbeitsvertrag des Schiffmannes in der deutschen Seeschiffahrt“—Dr Werner Neuhaeusser— Carl Hinstorffs Verlag Rostock — 1934 - str. 1 uw. 1.

ków obejmuje również marynarzy, względnie dlaczego ustawodawca nie uchylił jego przepisów odnośnie do pracy na morzu, tak jak to uczynił w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych.

Odpowiedź na to pytanie jest prosta: rozporządzenie o pracy robotników nie obejmuje marynarzy, albowiem marynarz z jednej strony nie jest robotnikiem, a z drugiej strony jego stosunek pracy na statku jest stosunkiem umownym „sui generis“ wybiegającym ponad zwykły stosunek obligatoryjny umowy o pracę na lądzie.

Dla uzasadnienia tej tezy należy przedewszystkiem wziąć pod uwagę sytuację faktyczną, w jakiej odbywa się praca na morzu.

Praca ta odbywa się w warunkach prawie kompletnego odosobnienia. Słusznie mówi Neuhaeuser[2]) o odosobnieniu statku (Vereinsamung des Schiffes). O ile życie na lądzie toczy się w ramach zorganizowanych, o tyle życie na statku jest pewną przymusową wspólnotą bytowania w warunkach ciągłego wysiłku i walki z żywiołem, względnie stałego pogotowia do tej walki w oparciu o własne jedynie siły. Jakkolwiek zdobycze nowoczesnej techniki stworzyły możliwość stałej łączności pomiędzy statkiem a lądem stałym w postaci radjotelegrafji — to jednak możliwość ta nie ma wielkiego wpływu na zasadniczy charakter żeglugi morskiej i życia na statku, który pozostaje i zapewne zawsze pozostawać będzie jednostką samą dla siebie, pływającą jak gdyby częścią terytorjum, zmuszoną, siłą rzeczy, organizować życie na statku i pracę na nim pod kątem widzenia bezpieczeństwa statku, załogi, pasażerów i ładunku, a więc w sposób daleko bardziej ścisły i zreglamentowany, niż to się dzieje na lądzie. (Ciąg dalszy nastąpi).

[2]) op. cit. str. 2.

J. KLEJNOT TURSKI

Obszar ciążenia a zaplecze portu

Zasadnicze pojęcia, stosowane w twierdzeniach formułujących poszczególne ekonomiczne funkcje portu morskiego, winny być dobrze określone w swej specyficzności oraz rozróżnione od pojęć zbliżonych co do treści.

Ma to swoją wartość jak przy ogólnem nakreślaniu wytycznych polityki portowej, tak i przy rozwiązywaniu konkretnych zagadnień przewozowych i handlowych przez szukające nowych dróg firmy, mające do czynienia z przewozem towarów morzem.

Do ważniejszych pojęć ekonomiki portowej należą pojęcia: obszaru ciążenia i zaplecza (Hinterlandu). Pierwsze ma zakres szerszy, drugie dość wąski, zwłaszcza jeśli się go używa w znaczeniu pierwotnem — zaplecza lądowego, t. zw. jako tłumaczenie niemieckiego terminu „Hinterland“, któremu należy się pierwszeństwo: w niemieckiej literaturze geograficznej i ekonomicznej najpierw wprowadzono to pojęcie, tak dalece, że np. Francuzi i Anglicy dotąd nie mają innego wyrazu na oznaczenie pojęcia zaplecza.

Niżej zobaczymy, że pojęcie zaplecza w znaczeniu *zaplecza lądowego*, czyli Hinterlandu, jest tylko specyfikacją jednego z dwu członów dichotomicznego podziału zasadniczego pojęcia obszaru ciążenia.

Niema obszaru ciążenia „wogóle“, zaplecza „wogóle“, są tylko obszary ciążenia i zaplecza ze względu na przeładunek portowy, i to określonych grup towarów, poczty, pasażerów.

Na pojęciu zaplecza lądowego „wogóle“ widzimy, że takie ogólne pojęcie nie ma wystarczającej ścisłości, skoro tylko zwrócimy się do przykładów konkretnych. Istotnie, dany port może przyjmować towary różnego rodzaju dla różnej wielkości obszarów i dla znacznie większego wzgl. mniejszego obszaru przyjmować (wzgl. zbierać) pocztę i pasażerów. Wykreślanie więc *zapleczy ogólnych* dla poszczególnych portów przedstawia fikcję, którą zastępywać należy mapami zaplecz dla określonych towarów, pasażerów, poczty, przechodzących przez dany port. To samo dotyczy map obszarów ciążenia.

Zasadnicza funkcja portów morskich.

Port morski jest miejscem *przeładunku* w najszerszem znaczeniu, a więc obejmującem również przeładunek z długotrwałem składowaniem, z przeróbką i uszlachetnianiem, również przeładunek ze statku morskiego na statek morski, również zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, również załadowanie i wyładowanie poczty. Przynajmniej jednakże jeden z dwu członów przewozu — wyładunkowy, lub załadunkowy winien być przewozem morskim, ażeby funkcja przeładunkowa portu morskiego stała się istotną.

Obszar ciążenia portu morskiego ma charakter dwustronny.

Przykład charakterystyczny dużego portu wyspowego, jakim jest Londyn, ujawnia najlepiej dwustronność obszaru ciążenia portu morskiego, demonstrując jednocześnie nieistotność dla tych zasadniczych rozróżnień uwzględniania kierunku przywozowego i wywozowego. Londyn bowiem tyle reeksportuje, tyle „importuje“ z angielskich posiadłości i „eksportuje“ na małą odległość, że włączenie tego portu do schematu uwzględniającego przy ana-

lizie pojęcia obszaru ciążenia kierunki przywozowy i wywozowy — poprostu rozsadziłoby taki schemat. Rzeczywiście, wystarczyć winny trzy pojęcia: komunikacji lądowej i dwu różnych komunikacyj morskich.

Obszary ciążenia: periferyczny i pericentryczny.

Każdy port pierwszej wielkości ma bezpośrednie połączenia ze wszystkiemi ważniejszemi dalekiemi portami i prócz tego z licznemi drugorzędnemi dalekiemi portami, z któremi utrzymuje kontakt jak dzięki linjom regularnym, tak też i wskutek przewozów z nich lub do nich na statkach trampowych. W ten sposób *periferyczny* obszar ciążenia takiego portu obejmuje większą część globu, z nasileniem specyficznem dla danego portu w kierunku określonych wybrzeży, grup portowych, lub poszczególnych portów, z uwzględnieniem, oczywiście, różnic dla poszczególnych przewozów (towarów i ich grup, poczty, pasażerów).

Prócz tego jednakże każdy większy port posiada dobrze rozwinięty obszar ciążenia *pericentryczny.* W tym obszarze port łączy się z pobliskiemi portami, linjami i przewozami miejscowemi, dowozowo - rozdzielczemi. Tak, Londyn posiada połączenia z licznemi portami bałtyckiemi, które zaliczyć wypada do jego *obszaru ciążenia pericentrycznego.*

Obszar ciążenia pericentryczny obejmuje jednakże nietylko komunikację morską miejscową, — *rozdzielczą* w razie ruchu *wejściowego* z obszaru ciążenia periferycznego, lub *dowozową* w razie ruchu *wyjściowego* na obszar ciążenia periferyczny, lecz przedewszystkiem zawiera w sobie obszar ciążenia lądowy, czyli *zaplecze* portu (jego Hinterland).

Oczywiście, w podziale wewnętrznym obszaru ciążenia pericentrycznego na lądowy i morski, obszar ciążenia lądowy, czyli zaplecze, należy postawić *na pierwszem miejscu,* wobec jego większego znaczenia od pericentrycznego obszaru morskiego. Ten ostatni jednakże ma również niemałe znaczenie dla portów operujących drobnicą i mających dobrze rozwinięty obszar ciążenia periferyczny.

Konkretne przykłady.

Na przykładzie Gdyni i Gdańska możemy widzieć użyteczność tych rozróżnień. Tak Gdynia w swym obszarze pericentrycznym, prócz obszaru lądowego (zaplecza) ma dla komunikacji z Lewantem porty Tallinn i Helsingfors. Obszar periferyczny Gdyni sięga, dzięki bezpośrednim linjom, — Nowego Yorku i Halifaxu, portów Gulfu, portów południowoamerykańskich, południowo-zachodniej Afryki, Indyj Wschodnich, Dalekiego Wschodu, Australji. Z innej strony Gdynia i Gdańsk leżą w pericentrycznym obszarze ciążenia Antwerpji, Rotterdamu, Kopenhagi, Hamburga, Londynu, Amsterdamu, Göteborga i innych większych europejskich portów. Będąc natomiast w obszarze periferycznym ciążenia *dalekich* portów, polskie porty *same* liczą je *w swym* obszarze ciążenia.

Nie należy jednakże sądzić, że włączanie się do pericentrycznych obszarów ciążenia europejskich portów jest momentem ujemnym. Port winien służyć interesom handlu, zapewniając mu liczne, szybkie i tanie połączenia okrętowe. Konkurencja pomiędzy linją bezpośrednią we własnym obszarze periferycznym a linją dowozową w obszarze pericentrycznym innego portu prowadzi ostatecznie do potanienia transportu i zwiększenia częstotliwości i szybkości przewozu w danym kierunku. Niewątpliwie, z rozwojem portu bezpośrednie przewozy uzyskują przewagę, dając równocześnie możność wzmacniania i rozszerzania własnego pericentrycznego morskiego obszaru ciążenia.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną w roku 1934

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną odgrywają już od przeszło czterech lat niewątpliwie coraz większą rolę w porcie gdyńskim. Jedną z najpoważniejszych przyczyn tego wzrostu obok wzrostu obrotów towarowych zamorskich jest przedewszystkiem fakt, iż przewóz rzeczny jest znacznie tańszy od kolejowego, co ma decydujące znaczenie szczególnie przy przewozie towarów masowych.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną via Gdańsk i Tczew osiągnęły w 1934 roku rekordową liczbę *128.056* ton co w porównaniu z rokiem 1933 stanowi wzrost o przeszło 25.7%. To tempo wzrostu w porównaniu ze wzrostem w latach ubiegłych uległo pewnemu zahamowaniu. Rok 1933 np. w porównaniu z rokiem 1932 wykazał wzrost tych obrotów o przeszło 100%, a w zestawieniu z 1931 r. wyniósł prawie 300%. Przyczyny tego szukać należy zapewne m. innemi w wadach taboru przewożącego, jakoteż w brakach żeglugowych samej Wisły, łączących się z jej niepełną regulacją.

Analizując łączną sumę obrotów przybrzeżnych oraz z wnętrzem kraju stwierdzić należy, iż ilościowo poważniejszą grupę stanowi tu przywóz. Tak np. w 1934 r. przywóz

stanowił 77.807 t. podczas gdy wywóz — 30.250 ton. Analogiczne liczby w 1933 r. były na przywozie 64.728 t. i na wywozie 37.142 t. Tempo wzrostu natomiast wywóz wykazuje znacznie większy od przywozu w 1934 r.. wywóz wzrósł bowiem o 33,2%, przywóz zaś o 20,2%.

Obroty towarowe przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem osiągnęły w 1934 r. liczbę 11.584.4 t. wobec 12.437 t. w 1933 r., 7.099 t. w 1932 r. — Spadek obrotów w ruchu przybrzeżnym w 1934 r. wyniósł 853 t. (ok. 7%). Z ogólnej sumy obrotów przybrzeżnych przypada na przywóz 4.372,6 t. wobec 3.000,7 t. w 1933 r., oraz na wywóz 7.211,8 t. wobec 9.436,6 ton w 1933 r. Ten ok. 45%-owy wzrost przywozu wywołany został głównie dzięki zjawieniu się po raz 1-szy w 1934 r. nowej pozycji ryb z własnych połowów, przywożonych do Gdyni i zaliczanych do ruchu przybrzeżnego. Wywóz natomiast zmniejszył się o ok. 24%. Z poważniejszych pozycyj przywozu wymienić należy przedewszystkiem — wspomniane już ryby z własnych połowów — 3.451 t., nasiona oleiste — 260 t., artykuły kolonjalne, jak kakao, kawa, korzenie — 170 t., wyroby z drzewa — 94 t., żywica — 70 t., przetwory chemiczne — 58 t., nawozy azotowe — 47 t. Na wywozie natomiast są do zanotowania poważniejsze pozycje — ryż wyłuszczony, produkt pracy gdyńskiej łuszczarni ryżu — 4.926 t., śledzie — 1.105 t., warzywa — 311 t., kamienie — 100 t.. artykuły kolonjalne, jak kawa, kakao i herbata — 70 t., tłuszcze zwierz. sur. i tran — 115 t., skóry — 72 t., owoce świeże i suszone — 78 t. itp.

W porównaniu do obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną ruch kabotażowy odgrywa dotychczas nikłą rolę. Przyczyny tego tkwią niejako w istocie ruchu, obsługującego wąski pas wybrzeża, gdzie pewne ożywienie występuje sezonowo w ciągu paru letnich miesięcy.

Zgoła inaczej przedstawiają się obroty towarowe z wnętrzem kraju. W 1934 r. osiągnęły one liczbę 116.472,2 t. wobec 89.432,7 t. w 1933 r. Na przywóz przypada tu 73.434,1 t. wobec 61.728,2 t. w 1933 r. i na wywóz — 43.038,1 t. wobec 27.704,5 t. w 1933 r. Ogólna liczba obrotów wykazuje w porównaniu z 1933 rokiem wzrost o 30,2%, z czego przywóz wzrósł o 18,9%, oraz wywóz — 55,3%.

Z towarów przywożonych do Gdyni drogą wodną z wnętrza kraju via Tczew i Gdańsk najpoważniejszą rolę nadal odgrywają przedewszystkiem: cukier, przywożony berlinkami z cukrowni położonych nad Wisłą i jej odnogami (Pakość, Kruszwica, Kapuściska Małe, Toruń itp.) oraz soda, przywożona również w ładunkach masowych, głównie z Mątw.

W wywozie natomiast z usług żeglugi śródlądowej korzysta w głównej mierze ryż wyłuszczony z gdyńskiej łuszczarni ryżu, wysyłany aż do samej Warszawy.

Zwiększający się obrót drobnicą pozwala sądzić, że stała komunikacja przez większą część roku na całym odcinku Gdynia/Gdańsk do Warszawy z przeładunkiem w Tczewie ma niewątpliwie wszelkie dane dalszego rozwoju.

Analizując bliżej te obroty podkreślić należy przeszło 90%-owy udział cukru na przywozie, ok. 8%-owy udział sody oraz coraz bardziej rozwijający się przywóz do Gdyni artykułów spożywczych z wnętrza kraju, szczególnie mąki (w 1934 r. — 2.463 t.)

W wywozie natomiast najpoważniejszemi ładunkami są: ryż wyłuszczony, tłuszcze zwierzęce i roślinne, owoce świeże i suszone, skóry, garbniki, artykuły kolonjalne, nasiona oleiste, żywica i metale różne. Udział np. ryżu wyłuszczonego w obrotach wywozu w 1934 r. wyniósł ok. 22%.

Szczegółowe obroty towarowe portu gdyńskiego z wnętrzem kraju drogą wodną w 1933 r. i 1934 r. ilustruje następujące zestawienie:

PRZYWÓZ (tony)

	1933 r.	1934 r.
nasiona	—	181
mąka	191	2.463
warzywa	110	238
cukier	58.299	61.619
soda	2.202	5.599
napoje alkoholowe	57	434
tkaniny	200	248
papier	56	178
wyroby żelazne i stalowe	224	999
różne	389	1.475
Razem	61.728	73.434

WYWÓZ (tony)

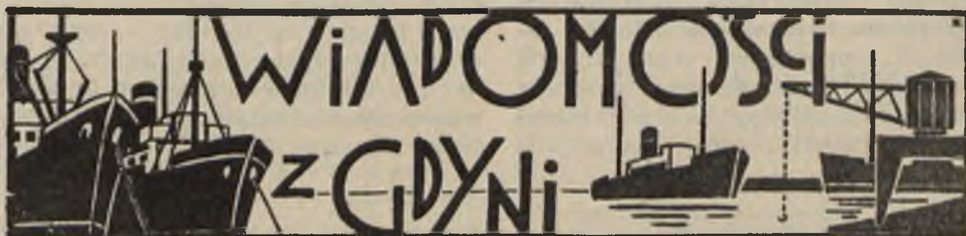
	1933 r.	1934 r.
nasiona oleiste	497	1.282
ryż wyłuszczony	9.470	9.366
owoce świeże	436	2.650
owoce suszone	358	1.290
kawa	342	285
kakao	515	1.312
herbata	193	150
korzenie	117	526
żywica	1.398	1.739
śledzie	154	768
tłuszcze i oleje roślinne	956	3.357
tłuszcze zwierzęce sur.	3.354	5.822
przetwory chemiczne	258	628
garbniki	953	1.961
skóry	1.497	3.236
wełna	713	601
bawełna	572	340
kauczuk	304	1.160
drzewo egzotyczne	106	110
wyroby stalowe i żelazne	223	290
miedź	1.630	2.332
różne	1.657	3.633
Razem	27.705	43.038

Obrót towarowy zamorski Gdyni dotychczas korzysta niemal w zupełności z usług ko-

munikacji kolejowej. Pewien wyjątek w tym obrocie towarowym stanowią dwa artykuły: cukier i soda. Oba te eksportowe artykuły dostarczane są do Gdyni niemal w zupełności przez żeglugę rzeczną.

Trwający już od szeregu lat rozwój obrotów towarowych z wnętrzem kraju drogą wodną spowodowany jest przedewszystkiem taniością przewozów rzecznych. Objaw ten, ze wszech miar pożądany, niewątpliwie przyczynić się może do dalszego rozwoju żeglugi w dalszym i środkowym biegu Wisły. To znów wpłynie korzystnie nietylko na poprawę połączeń wodnych portu gdyńskiego z macierzystem zapleczem, ale również da impuls do ożywienia gospodarczego takich portów rzecznych, jak Tczew, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Płock i Warszawa.

Zygmunt Tymiński.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU

W styczniu rb. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 79.136,5 t. różnych towarów. Z tej ilości przypada na wywóz 65.605,5 t., na przywóz 10.651 t. i na przewóz między portami zagranicznemi 2.880 t.

Odpowiednie liczby dla stycznia 1934 były: 66.255,5 — ogólny przewóz, 51.694,5 — wywóz, 12.191 t. przywóz i 2.370 zagraniczne przewozy międzyportowe. Jak widać przewozy wzrosły względem zeszłorocznych styczniowych przeszło o 15%, szczególnie znaczny wzrost wykazuje eksport na statkach polskich, co się tłumaczy w dużej mierze uruchomieniem trampów Żeglugi Polskiej.

Przy podziale ładunków na poszczególne przedsiębiorstwa przypada na statki Żeglugi Polskiej 35.058 t., na statek Polsko Transatl. Tow. Okrętowego 819 t., na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 6.888 t. i na statki Polskarob 36.371,5 t.

Na ogólną ilość 35.058 t. przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na przywóz 8.423 t., na wywóz 26.349 t. i na przewóz między portami zagranicznemi 286 t. Odpowiednie liczby w styczniu 1934 były: 4.824 t., 9.257 t. i 1.918 t.

Trampy Żeglugi Polskiej same wywiozły 20.505 t. towarów, przysparzając w drodze powrotnej ogółem ok. 1.000 t. ładunku dla linij regularnych Żeglugi Polskiej. Zaznaczyć wypada, że faktyczny obrót towarowy linij regularnych Żeglugi Polskiej jest znacznie większy, gdyż przedsiębiorstwo frachtuje w time charter szereg dodatkowych statków, pod banderą norweską i szwedzką. Wprowadzenie na główną linję do Rotterdamu i Antwerpji 2 budujących się statków „Puck“ i „Hel“ przyczyni się do dalszego zwiększenia przewozów Żeglugi Polskiej.

Statek Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miał w styczniu 1 odjazd do N. Yorku z 251 pasażerów, 819 t. drobnicy i pocztą. W styczniu ub. roku odjechało 259 pasażerów i wywieziono 280 t. drobnicy. Widzimy więc znaczną poprawę przewozu drobnicy względem odpowiedniego odjazdu roku poprzedniego.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego wywiozły do Londynu 2.686 t. towarów w tem 1.716 przez Gdynię i 970 przez Gdańsk. Do Hull wywiozły statki Polbritu 1.974 t. towarów, w tem 1.153 t. przez Gdynię i 821 t. przez Gdańsk. Przywieziono towarów na statkach Polbritu: z Londynu do Gdyni 646 t. i do Gdańska 236 t.; z Hull do Gdyni 778 t. i do Gdańska 568 t. Naogół przesunięć znacznych w przewozach tych linij nie było. Linje te odznaczają się dużą równomiernością przewozów. Różnorodność ładunków w ostatnim roku znacznie się zwiększyła, co świadczy o zdrowych podstawach obu linij.

4 statki Polskarobu wywiozły 33.777,5 ton węgla i przewiozły między portami zagranicznemi 2.594 t. Wywieziono do Szwecji 21.665,5 t., do Norwegji 12.111 t. i do Danji 2.594 t. W 13 podróżach zawinięto do portów: Stockholm. Oslo, Göteborg po dwa razy i po 1 razie do portów: Trelleborg, Oxelösund, Haugesund. Kopenhaga, Hjörungavaag, Gefle, Limhamn.

ZEBRANIE RADY TECHNICZNEJ DLA SPRAW MORSKICH.

Dnia 25 bm. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie odbędzie się posiedzenie Rady Technicznej dla Spraw Morskich pod przewodnictwem p. prof. Rodowicza, na którem omawiane będą sprawy półwyspu Helskiego oraz sprawy budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W STYCZNIU 1935 R.

W miesiącu styczniu ruch towarowy w porcie gdańskim wzrósł bardzo znacznie względem grudnia 1934 r. Ogółem przywieziono morzem 30.267 t. towarów (w grudniu 35.307 t.), wywieziono drogą morską 522.021 ton (w grudniu 458.120 t.)

Przywieziono: produktów mineralnych 34.655 t., produktów zwierzęcych 4.761 t., roślinnych 2.558 t., produktów chemicznych i farmaceutycznych 3.130 t., metali i wyrobów metalowych 1.813 t., surowców włókienniczych 674 t., itd.

Wywieziono: produktów mineralnych 333.270 t., produktów roślinnych 96.122 t., środków spożywczych 7.849 t., drzewa i wyrobów z drzewa 75.127 t., metali i wyrobów metalowych 981 t. i 3.930 t.

W eksporcie szczególnie duży wzrost względem grudnia wykazuje grupa drzewa, gdyż wywieziono jego w grudniu 64.457 t.

Względem stycznia 1934 r. spadek zaznacza się jedynie w grupie produktów mineralnych (węgiel), w innych grupach zaznacza się znaczna zwyżka, szczególnie w grupie roślinnych produktów (zboże), która wykazuje wzrost 90-procentowy względem odpowiedniego miesiąca 1934 r.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

DOSTAWY SYROPU ZIEMNIACZANEGO DO ANGLJI.

Syrop ziemniaczany importowany jest do Anglji głównie z Rosji oraz Belgji, zaś największym dostawcą glukozy, do której to grupy należy syrop ziemniaczany, są Stany Zjednoczone, syrop ten jednak robiony jest z kukurydzy.

			udział U. S. A.
1932	Cwt 519.000	£ 326.000.—	(Cwt 257.000 £ 181.000.—)
1933	Cwt 527.000	£ 351.000.—	(Cwt 235.000 £ 158.000.—)
1934	Cwt 519.000	£ 288.000.—	(Cwt 243.000 £ 149.000.—)

Udział Ameryki Północnej wynosił przeciętnie 45 — 48% całego importu do Anglji, przyczem dostawy są naogół regularne w ciągu całego roku. Natomiast import rosyjski jest zmienny, wynosił on w r. 1932 Cwt. 74.000, w roku 1933: Cwt. 205.000, zaś w r. 1934 tylko: Cwt. 126.000.

Import glukozy do Anglji ma tendencję zniżkową; mianowicie produkcja glukozy z kukurydzy w samej Anglji wzrasta z każdym rokiem, głównie dzięki technicznym uproszczeniom transportu i dostawy.

Przed dwoma laty zastosowano do przewozu syropu wagony-tanki, zawierające ok. 10 ton towaru. W chwili załadowania syrop posiada taką temperaturę, że nadchodzi do fabryki w stanie płynnym, niestężonym, wobec czego może być używany bezpośrednio do produkcji bez poprzedniego przedwstępnego przygotowania.

Oprócz tego dostawa w tankach umożliwia doprowadzenie syropu do kotłów tańszym kosztem, gdyż manipulacje beczkami, zawierającemi towar importowany, są zbyteczne. Według obliczeń poszczególnych firm nowy sposób dostawy syropu z fabryki wagonami bezpośrednio do producenta cukierków wzgl. ciastek, jest równoznaczny z rabatem 30% od cen rynkowych za syrop, wobec czego wielkie wytwórnie cukierków itd. nie mają żadnego zainteresowania dla syropu importowanego.

Towar polski może liczyć na zbyt jedynie wśród firm, dostarczających syrop do małych wytwórni.

Rosja ofiaruje swój towar obecnie po £ 7.15.0 za 1016 kg cif porty angielskie. Na niską cenę wpływa fakt niejednakowej jakości tego towaru. W celu wprowadzenia syropu polskiego i utrwalenia jego dostaw cenę należy dostosować do notowań syropu rosyjskiego.

Belgijski syrop ziemniaczany kosztuje obecnie £ 10.0.0 za 1016 kg cif Anglja, przyczem jest zawsze regularnej jakości.

Syrop pakowany jest do beczek nowych z drzewa twardego t. j. z dębiny lub buczyny, przyczem zawartość jednej beczki wynosi 6—7 cwt. Importer nie płaci za beczki.

Akcyza od glukozy wynosi szyl. 2/1½ od 1 cwt. dla towaru angielskiego płynnego.

Akcyza wraz z cłem dla towaru importowanego pobierana jest w sposób następujący:

Syrop płynny

zagraniczny obcy:	szyl. 5/4 od 1 cwt.
preferencyjne dla Imperjum:	2/8 od 1 cwt.
preferencyjne dla kolonij:	2/2 od 1 cwt.

P. I. E.

NOWE OGRANICZENIA DEWIZOWE W BRAZYLJI.

W dniu 16 stycznia rb. Banco do Brasil chwilowo zaprzestał przydzielać dewizy po kursie oficjal. na potrzeby importerów. Zarządzenie to zostało wydane w związku z brakiem dostatecznego zapasu dewiz po pokryciu ostat-

nich płatności u bankierów angielskich, z tytułu amortyzacji i spłaty procentów od długów państwowych, oraz pozostaje w ścisłym związku z niedawnym wyjazdem brazylijskiej misji finansowej do New Yorku, która ma na celu zawarcie traktatu handlowego ze St. Zjedn. i opracowanie podstaw dla zaciągnięcia pożyczki.

Do czasu wyjaśnienia sytuacji dewizowej i skonkretyzowania wspomnianych wyżej posunięć finansowych, Banco do Brasil zatrzymuje dewizy z eksportu kawy na spłatę zobowiązań z tytułu zagranicznych długów państwowych. Importerzy brazylijscy mogą obecnie opłacać należności za importowane artykuły, nabywając potrzebne dewizy po t. zw. wolnym kursie. Ze względu jednak na znaczną rozpiętość pomiędzy kursem wolnym a oficjalnym (60% potrzebnych dewiz przydzielał dotąd Banco do Brasil po kursie oficjalnym), należy wątpić, by importerzy zakupywali dewizy po kursie wolnym, gdyż straciliby możność osiągnięcia zysku za artykuły, kalkulowane przy zamówieniu po kursie dogodniejszym; ponadto zapas dewiz na rynku, po kursie wolnym, nie jest wystarczający na pokrycie zapotrzebowania importerów.

Wobec powyższego zapłata za artykuły importowane do Brazylji będzie podlegała dalszej zwłoce i nowym utrudnieniom, do czasu poprawy sytuacji dewizowej, oraz wydania odnośnych zarządzeń przez brazylijskie czynniki kompetentne. *P. I. E.*

CZECHOSŁOWACKI INSTYTUT EKSPORTOWY.

W Pradze utworzony został Czechosłowacki Instytut Eksportowy, który udziela wszelkich informacyj dotyczących eksportu i importu czechosłowackiego. Instytut ten wydaje biuletyn eksportowy, który gotowy jest przesyłać gospodarczym i handlowym instytucjom na terenie Gdyni, w drodze wymiany lub abonamentu.

Adres tego Instytutu jest następujący: Exportní Ústav Ceskoslevenský — Praha VII Veletrzni palac.

TOWARZYSTWO DLA HANDLU POLSKO-PALESTYŃSKIEGO.

Z inicjatywy Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv zostało założone niedawno Towarzystwo dla Wymiany Handlowej między Polską a Palestyną pod firmą „Poleretz“ z siedzibą w Tel-Aviv. Towarzystwo, które narazie zajmuje się tylko komisową i prowizyjną sprzedażą różnych towarów polskich w Palestynie i sąsiadujących z nią krajach Bliskiego Wschodu, oraz sprzedażą produktów Palestyńskich w Polsce, zarejestrowane jest jako jawna spółka handlowa. Przewidziane jest jednak przekształcenie spółki na towarzystwo akcyjne.

Lista osób i firm wchodzących w skład spółki nie jest jeszcze ostateczna. Toczą się pertraktacje w sprawie przystąpienia dalszych firm i osób do tej spółki.

Spółka zamierza utrzymywać ścisły kontakt i współpracować z istniejącemi już firmami dla wymiany handlowej między Polską a Palestyną, w szczególności z założonem już w tym celu przez Polsko - Palestyńską Izbę Handl. w Łodzi Towarzystwem Handlowem.

Dla finansowego poparcia spółki stworzone zostało towarzystwo holdingowe pod firmą „Eastern Banking & Commercial Cooperation Ltd.“ z pełnowpłaconym kapitałem akcyjnym w sumie 10.000 funtów palestyńskich.

Zostało postanowione, że wszelkie towary komisowe mają być wysyłane pod adresem towarzystwa holdingowego, które wydaje je spółce handlowej sukcesywnie według swego uznania i które bierze odpowiedzialność wobec zleceniodawcy za zobowiązania. Oznacza to w praktyce, że kapitał dyspozycyjny i gwarancyjny spółki handlowej wynosi 15.000 funtów.

Towarzystwo holdingowe i spółka handlowa przystąpiły już do pracy organizacyjnej. Ich adres: Tel Aviv, Jaffa Tel Aviv rd. 35

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1935 R.

ARGENTYNA. Zarządzenie Min. Finansów z dn. 23 grudnia 1934 r. upoważniło Biuro kontroli Dewizowej do przyjmowania wniosków od importerów o przydział walut jeszcze przed dokonaniem odprawy celnej, o ile uprzednie pozwolenie przywozowe zostało wydane zgodnie z obowiązującemi przepisami. Importer musi przed złożeniem wniosku złożyć depozyt bankowy w wys. 10% sumy żądanych dewiz i przedłożyć gwarancję bankową.

AUSTRJA. Kontyngenty przydzielane na luty 1935 r. na węgiel uległy zredukowaniu, przyznano 70.000 ton, podczas gdy w lutym roku ubiegłego kontyngent wynosił 80.000 ton. Kontyngent dla Polski ustanowiony został na 52.000 ton.

BELGJA. Z dniem 1 lutego 1935 r. weszły w życie nowe zmiany stawek celnych na następujące artykuły: poz. 307 b) kwasy oleiste za 100 kg 34.60 fr. (łącznie z dodatkową opł.), poz. 596a) materjały impregnowane 517.50, poz. 596b) inne materjały 103,50 — poz. 786 c. szyferki do pisania lub rysowania w oprawie lub bez — 55,20; poz. 801 papier azbestowy 161.—, poz. 802 sznury azbestowe a) 1) 69.— a) 2 — 598.—, 802 b) 82.80 fr. poz. 803 artykuły azbestowe a) 1) 299,— a) 2. 598,—, 803 b) 207 fr., — poz. 1076 baterje suche a) 184 fr., b) 230 fr., c) 414 fr.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28. I. 1935 zostały opublikowane nowe celne dodatki do ceł na zboże w wys. następującej: poz. 24 żyto 33,— kc., poz. 25 jęczmień 32,— kc., poz. 26 owies 29,— kc.

Z ważnością od dnia 29. I. 1935 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz nasion buraka pastewnego z poz. ex 52 czechosłowackiej taryfy celnej.

ESTONJA. Z dniem 29 stycznia 1935 podwyższone zostało cło wywozowe na brzezinę.

Z dniem 14 stycznia 1934 r. wszedł w życie cały szereg zmian celnych w taryfie estońskiej. Zmiany polegają na zmianie nomenklatury, pozatem zwyżką cła objęte zostały m. in. nawozy sztuczne w workach 0,0025 kor. od 1 kg br. (dotychczas bez cła), obuwie z chevreau 10 kor., bawełna surowa, kwiaty cięte, wełna czesankowa, nici. Obniżone zostało natomiast cło na nitki kauczukowe, gazomierze aparaty elektryczne itp.

FRANCJA. Według rozporządzenia z dnia 3. I. 1935 roku przywóz szeregu chemikaljów (poz. tar. celnej: 038,039. 039 bis, 053. 0111. 0113. 0115 bis, ex 0130, 0147; 0151, 0155, 0193 bis. 0191. 0200. 0201 bis) wymaga uprzedniego uzyskania licencji. Zarządzenie objęła m. in.: cjanki potasu i sodu. inne cjanki, kwas chromowy, chromian cynku, ałun chromowy, tlenki żelaza, kwas molibdenowy i sole, tlenki ołowiu, sole ołowiu, alkohol butylowy, metylowy oczyszczony, aceton i octan butylowy.

W związku z utrudnieniami, jakie powoduje przymus znakowania wyrobów szklanych. Generalna Dyrekcja Celna komunikuje. że w najbliższej przyszłości przepisy te ulegną zmianie narazie w wypadkach, kiedy umieszczenie znaku jest niemożliwe ze względów technicznych, towary te mogą być importowane do Francji bez umieszczenia znaku na danym przedmiocie, wystarczy etykieta na opakowaniu.

JUGOSŁAWJA. Dnia 29 grudnia 1934 r. Ministerstwo Skarbu wydało rozporządzenie, według którego banki upoważnione do wykonywania operacyj dewizowych, sprzedać mogą co miesiąc, bez specjalnego pozwolenia Banku Narodowego, obce waluty równowartości 300 dinarów od osoby. Równocześnie Ministerstwo zezwoliło na wolny wywóz z Jugosławji 300 dinarów od osoby.

PANAMA. W dniu 28 grudnia 1934 r. wydana została ustawa o uregulowaniu wolnego handlu w Panamie, wprowadzająca bezcłowy przywóz szeregu towarów od 1. VI. 35. Ustawa z 3 stycznia 1935 zniosła wszelkie postanowienia dekretów wydanych przed 1. XII. 1934. M. in. przewidziano, że od towarów, których dokumenty są skierowane do banków lub komisjonerów w strefie kanałowej amerykańskiej, pobierane będą prócz istniejących ceł 50%-we dopłaty.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. W celu ułatwienia przywozu poniższych artykułów potrzebnych dla przemysłu miejscowego, zostały wprowadzone ulgi lub zwolnienia od cła w zakresie następującym:

Przemysł wyrobu kwasów:

Odporne na kwasy cegły. dachówki, kafle. Przemysł drukarski, litograficzny. introligatorski, wyrobu atramentów i tuszów, oraz pudełek tekturowych. Bielony papier sulfitowy do wyrobu marszczonego papieru do pakowania i obijania.

Wprowadzone zostało „zwykłe" cło dumpingowe („ordinary" dumping duty) na następujące artykuły żelazne i stalowe, importowane z Belgji, Niemiec, Francji (łącznie z Zagłębiem Saary) i Luksemburga: łączniki stalowe, rynny, żłóbki, etc., żelazo, równo i nierówno — kątowe (equal and unequal angles), sztaby, żelazo płaskie. podkładki, pręty okrągłe lub kwadratowe. podkłady, szyny, wagi do 30 lb. (yard bieżący), łubki do szyn.

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został komisji taryfowej do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na kapelusze, stożki. berety i t. p. filcowe.

WŁOCHY. W dniu 25 stycznia 1935 weszło w życie zarządzenie rozciągające przepisy dewizowe na kolonje włoskie.

Gazetta Ufficiale z dnia 19 stycznia 1935 roku Nr. 16 ogłasza dekret minist. z 31. 12. 1934 określający charakterystykę surowców dopuszczonych do przeróbki w rafinerjach olejów mineralnych, wydany jako uzupełnienie do król. dekretu z 2. 11. 1934 Nr. 1741.

Surowce naftowe, które dopuszczone są do wwozu bezcłowego celem przeróbki w rafinerjach winny odpowiadać następującym cechom:

a) Ropa naftowa: pod pojęciem tem rozumieją się oleje mineralne, koloru ciemnego i o charakterystycznym zapachu, zawierające na wagę niewięcej niż 60% olejów dystylowanych przy temperaturze do 300° C. Nie mogły one być poddane jakiejkolwiek przeróbce za wyjątkiem dekantacji (osadzenia) i odwodnienia i nie powinny dać się zastosować wprost dla celów oświetlenia, napędu motorów wybuchowych w ogólności i jako smary. Towarzyszyć im musi świadectwo pochodzenia wydane przez władzę lokalną kraju eksportującego, legalizowane przez właściwy Konsulat włoski, stwierdzający, że oleje te pochodzą z danego terytorjum i nie podlegały żadnej przeróbce zasadniczej.

b) Pozostałości podystylacyjne (mazut): jako takie rozumieją się takie pozostałości podystylacyjne olejów mineralnych, które zawierają na wagę niewięcej aniżeli 20% olejów dystylowanych do 300° C., nienadające się do oświetlania ani jako smary.

Gazetta Ufficiale z dnia 28 stycznia 1935 roku ogłasza dekret królewski dat. 17. I. 1935 roku wprowadzający szereg zmian stawek celnych włoskiej taryfy.

Zmiany dotyczą następujących pozycyj taryfy: do poz. 769 produkty chemiczne organiczne itp. wprowadzony zostaje produkt: difenilurea (akardite); do poz. 780 produkty lecznicze syntetyczne itp. wprowadzony zostaje produkt: difeniluretano.

Difeniluretano, przeznaczony jako środek żelatynizujący w fabrykacji produktów wybuchowych korzysta ze specjalnej taryfy zniżonej 143 lirów za kwintal oprócz opłaty 15% ad valorem. oraz zwolniony jest od taksy za spirytus w nim zawarty albo użyty do jego wyrobu.

Poz. 247 bis włókna sztuczne (fibra)
a) w stanie surowym.
1. pojedyńcze:
alfa — w płytkach — 5,50 lir. za kg.
beta — w nitkach — 11 lir. za kg.
2. podwójne lub skręcone — cło jak wyżej plus 1,85 od kg.
b) barwione:
cło jak lit. a) plus 0.90 od kg.

W Gazetta Ufficiale z dnia 28 stycznia br. Nr. 23 ukazał się dekret ministerjalny z daty 18. I. 35 wprowadzający do istniejącej listy zakazów nowe pozycje.

poz. taryfy:	
64	pszenica
70 a	mąka pszenna
273 a,b	przedmioty szyte z jedwabiu
281 h	żelazo wolframowe w stanie surowym, zawierające od 5 do 90% molibdenu,
281 g	żelazo tytanowe w stanie surowym. zawierające od 5 — 90% tytanu,
281 h	żelazo wolframowe w stanie surowym, zawierające od 5 — 90% wolframu,
281 i	żelazo wanadowe w stanie surowym, zawierające od 5 — 90% wanadu,
480	maszyny i aparaty do ogrzewania, oziębiania, dystylowania, zagęszczania i t. p. z wężownicą,
497 ter b	bezpieczniki termojoniczne oraz prostownikowe,
520 b	traktory,
z 565	talk,
z 649a,b,c,	benzol,
658 a/1	olejki i esencje,
658 a/5	olejki i esencje niewymienione,
661	perfumy syntetyczne i ich esencje,
775	kamfora,

poz. 19 tar. celnej — zakaz pozostaje rozszerzony,
poz. 19 a mięso świeże, również chłodzone,
z 19 b mięso mrożone: wieprzowe.

Na posiedzeniu Rady Ministrów z dnia 15 stycznia 1935 r. uchwalono podwyższyć kontyngent na drzewo zwykłe, w stanie surowym, przeznaczone do wyrobu miazgi drzewnej sposobem mechanicznym lub chemicznym (celuloza).

Dotychczasowy kontyngent wynosił 800.000 kwint. rocznie przy stosowaniu opłaty celnej w wysokości 1 litra od 1 q.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Antwerpji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami artykułów farmaceutycznych, gumowych i medycznych. P/3236/47/Ż.

Firma w Helsingforsie interesuje się importem skór zamszowych do Finlandji. P/2111/58/Ż.

Szereg firm w Finlandji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami skór wszelkiego rodzaju. P/31662/58/Ż.

Firma w Meksyku pragnie importować z Polski różne związki chemiczne jak: siarczan sodu, kwas octowy i związki chem. używane w przemyśle tekstylnym. P/3205/47/Ż.

Firma palestyńska interesuje się importem różnych przyborów krawieckich z Polski. P/2136/64/M.

Firma włoska poszukuje dostawców trzonków do wyrobu pendzli do golenia z drzewa brzozowego, politurowanego, galalitu, trolonu i proteolitu. P/2711/64/Sz.

Zarząd Unji Połudn. Afrykańskiej ogłosił przetarg na dostawę linij szkolnych. Sprawa b. pilna. P/3487/61/Sz.

W najbliższym czasie przybywa do Warszawy szef zakupów poważnej firmy amerykańskiej. Poszukuje wszelkiego rodzaju tanich artykułów 5—10 centowych do sprzedaży w sklepach łańcuchowych. Szczegóły w Instytucie. P/2502/63/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— KATASTROFALNA SYTUACJA RYBAKÓW I WĘDZARŃ W PEŁNI SEZONU SZPROTOWEGO. Obecne położenie rybaków i wędzarń na wybrzeżu, można określić jako ogólną katastrofę. Mimo pełnego sezonu połowów szprotów, nikt nie jest zadowolonym, ani rybacy, ani wędzarnie, ani też kupcy, gdyż nikt nie zarabia. Chaos, bezplanowość, dzika konkurencja zbierają swój plon, ze szkodą tak dla rybołówstwa morskiego jak i dla handlu i przemysłu rybnego. Rok ubiegły sezonu szprotowego, gdzie zdołano utrzymać ceny płacone rybakom na jednakowym poziomie i po stałej cenie sprzedawano szproty wędzarniom, które tem samem znajdowały się w jednakowych warunkach konkurencyjnych, należy do nieosiągalnego dziś ideału. W sezonie bieżącym nie udało się już Spółdzielni opanować odbioru całości połowów, zaopatrywać wędzarnie wszystkie i tem samem wprowadzić konieczny czynnik jednakowych cen. Polityka sztywnych cen, nie liczących się z konkurencją Gdańska i życiową sytuacją na naszem wybrzeżu, umożliwiła kutrom nie należącym do Spółdzielni łowienia bez ograniczeń i po cenach niższych, przez co zdobywały one na swych klientów coraz to nowe wędzarnie, zaopatrywane poprzednio przez Spółdzielnię. Rybacy ograniczeni w połowach spoglądają z zadrością na rybaków łowiących codziennie i bez ograniczeń i sprzedających taniej od nich szproty. Rybacy otrzymujący od Spółdzielni wyższe ceny. w rezultacie zarabiają dużo mniej, bo nie zawsze mogą wyjeżdżać na połowy i łowić bez ograniczeń. Z sytuacji tej korzystają wędzarnie, gdyż mogą kupować dużo taniej poza Spółdzielnią, a tem samem mogą skutecznie konkurować z wędzarniami zaopatrywanemi przez Spółdzielnię Rybaków. Ale nawet w wędzarniach kupujących szproty w Spółdzielni zapanowała dzika konkurencja, nie licząca się z kupiecką kalkulacją, a dążąca tylko do sprzedaży wędzonych szprotów po każdej choćby najniższej cenie. Spadek zaś cen odstrasza kupca — wędzonych ryb — w kraju, który stale czeka chcąc jeszcze taniej kupić szproty.

W tej sytuacji, tylko planowa akcja wszystkich czynników mogłaby tu pomóc.

— CZY RYBACZKA JEST KUPCEM? Urząd Skarbowy w Gdyni stanął w ostatnich dniach na stanowisku że sprzedaż ryb na rynku, przez rodzinę rybaka, może być wykonywaną po wykupieniu świadectwa przemysłowego. Tymczasem jest rzeczą ogólnie znaną, że sprzedaż tych ryb pochodzących z własnego połowu rybaka, nie może być inaczej traktowaną jak np sprzedaż produktów gospodarstwa wiejskiego przez wieśniaczkę na placu targowym. Rybaczki wychodzą na targ w zależności od połowów i dając konsumentowi towar z pierwszej ręki przyczyniają się do potanienia ryb morskich. Ilości sprzedawanych ryb są bardzo małe, a miasto dotychczas nie zdobyło się nawet na urządzenie choćby najbardziej prymitywnej hali targowej na ryby.

Przymus wykupywania świadectw przemysłowych przez rybaczki, usunie rybaka z targu zdając go zupełnie na wyzysk pokątnych handlarzy ze szkodą przedewszystkiem konsumenta. Roczne wpływy

niektórych rybaczek z ryb sprzedawanych na targu nie przenoszą nawet trzystu złotych.

— **NOTOWANIA CEN.** W porcie rybackim w Gdyni w ciągu ubiegłego tygodnia płacono:

A. **Importowane śledzie solone:** angielskie bez zmiany, islandzkie bez zmiany, śledzie holenderskie notowano franco wagon, oclone, za t. zw. jarmuckie od 73 do 76 zł za dużą beczkę — wielkość matis i smolmatis, matfulle o jeden złoty droższe. Norweskie śledzie solone SLOO, wielkość 5/600 i 6/700 podrożały o cztery złote na dużej beczce (mała ilość tych gatunków w Norwegji) dochodząc do 39 zł.

B. **Inne ryby importowane,** — bez zmian w stosunku do cen ubiegłego tygodnia.

C. **Przeróbka uszlachetniająca** z importowanego surowca: F-a POLONIA: oclone, franco wagon: śledzie solone, francuskie, pełne, za 1/1 beczkę 67 zł, śledzie solone belgijskie, puste za 1/1 beczkę 57 zł, śledzie szwedzkie: 30/40—40/50 72 zł, śledzie solone oryginalne jarmuckie II trade 75 zł, śledzie solone norweskie SLOO 5/600 i 6/700 — 34 zł.

D. **Polskie połowy:** szproty świeże, rybacy zjednoczeni w Spółdzielni otrzymali 3 zł za ctr (50 kg); szproty świeże, rybacy za ilości ponad dozwolony kontyngent 2 zł za ctr (50 kg); szproty świeże rybacy poza Spółdzielnią: od 80 gr do 3 zł za ctr (50 kg); szproty świeże Spółdzielnia sprzedawała wędzarniom 3,30 zł za ctr (50 kg); szproty świeże wędzarnie kupowały poza Spółdzielnią od 80 gr do 3 zł; szproty świeże Spółdzielnia sprzedawała handlarzom 2 zł za ctr; szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie od 13 gr do 18 gr za funt; łosoś świeży, płacono rybakom w Helu, małe sztuki 4 zł za kg; łosoś świeży, duże sztuki 4,40 zł za kg; śledziki świeże, płacono rybakom w Helu 0,20 zł za kg; flądry świeże 0,40 zł za kg. dorsze żywe 0,30 zł za kg.

KOMUNIKATY

ZAPRZYSIĘŻENIE REWIZORA KSIĄG I RZECZOZNAWCY.

W dniu 20 lutego br. zaprzysiężony został przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni mgr. iur. Józef Witek z Bydgoszczy, jako rewizor ksiąg handlowych i rzeczoznawca z dziedziny bankowości, na obwód Izby. Zaprzysiężenia dokonał, w zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby, p. Wiceprezes Byczkowski, w obecności Radców Izby pp. Br. Garbowicza i K. Muchy oraz Dyrektora Izby, mgr. pr. H. Krupskiego.

STYPENDJA FACHOWE DLA PRZEMYSŁU ROLNO-SPOŻYWCZEGO.

Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego Fundacja Kościuszkowska w New Yorku uruchamia w najbliższym czasie kilka stypendjów fachowych, przeznaczonych wyłącznie dla osób, pracujących w dziedzinie przemysłu rolniczo-spożywczego, celem pogłębienia ich wiadomości przez roczną pracę w zakładach przetwórczych i naukowo-badawczych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Kandydaci na te stypendja winni złożyć do dnia 15 marca rb. odpowiednie wnioski.

Fundacja Kościuszkowska wymaga od kandydatów odpowiedniego przygotowania fachowego, znajomości języka angielskiego oraz zobowiązania się, że kandydat będzie po wykorzystaniu stypendjum pracował w danej dziedzinie na terenie Polski, przyczem wytyczną winno być nie naśladowanie metod amerykańskich, lecz przystosowanie poczynionych obserwacyj do warunków polskich.

Ze swej strony Fundacja wraz z zainteresowanemi czynnikami fachowemi w Polsce zapewnia stypendyście w ciągu roku wystarczające lecz skromne utrzymanie na miejscu pracy w Stanach Zjednoczonych (1.000 dolarów), oraz możność korzystania ze wskazówek i doświadczenia fachowców polskich, którzy pracowali już w czołowych zakładach amerykańskich.

Fundacja zamierza udzielić w roku 1935 stypendja w następujących działach:

Przemysł mięsny:

A. 1 stypendjum dla zapoznania się z przemysłem wędliniarskim (surowce — przerób — a zwłaszcza peklowanie — jakość — wysyłka — kalkulacja);

B. 1 stypendjum dla innej wybranej gałęzi przemysłu mięsnego (uboczne produkty uboju, chłodnictwo, skóry i jelita, lub inny dział).

Przemysł mleczarski:

C. 1 stypendjum dla zapoznania się z wybraną gałęzią przemysłu mleczarskiego (serowarstwo, mleczarnie miejskie, lub inny dział).

Przemysł drobiarsko-jajczarski:

D. 1 stypendjum dla zapoznania się z wiedzą i metodami zbioru, oceny, standaryzacji, przechowywania, wysyłki drobiu i jaj.

Wybrani stypendyści będą pracowali zależnie od swojej specjalności w ciągu roku od jesieni 1935 naprzemian w wyspecjalizowanych zakładach naukowo - badawczych, oraz praktycznie w zakładach przetwórczych jako pracownicy fizyczni.

Kandydaci ubiegający się o jedno z powyższych stypendjów winni:

1) wykazać się przygotowaniem teoretycznem w swojej specjalności, odpowiadającem wykształceniu uniwersyteckiemu,
2) posiadać odpowiednie doświadczenie praktyczne w przemyśle rolnym (referencje),

3) władać dostatecznie językiem angielskim w słowie i piśmie, (względnie uzupełnić braki do 1. IV. 35),
4) zobowiązać się do przestrzegania ułożonego planu pracy fachowej w Stanach Zjednoczonych i pracowania po powrocie w danej dziedzinie przemysłu w Polsce w sposób umożliwiający ogółowi zużytkowanie poczynionych obserwacyj fachowych.

Termin zgłoszeń kandydatur upływa dnia 15 marca 1935 r.

Ze względu na konieczność indywidualnego rozpatrywania zainteresowań uprasza się o możliwie wczesne zgłaszanie się pod:

„Stypendja fachowe"
Państwowy Instytut Eksportowy,
Warszawa, ul. Elektoralna 2.

Instytut udziela wszelkich bliższych informacyj, oraz w porozumieniu z zainteresowanemi czynnikami gospodarczemi przedstawi do dnia 1. IV. 1935 r. wybranych kandydatów Fundacji Kościuszkowskiej do zaaprobowania. O wyborze decydują wyłącznie kwalifikacje posiadane przez kandydata, przyczem samo zgłoszenie kandydatury nie obowiązuje Fundacji względnie innych czynników do udzielenia stypendjum.

KOMUNIKAT IZBY PRZEMYSŁOWO HANDLOWEJ W SPRAWIE OBOWIĄZKU ZAWIERANIA I REJESTRACJI UMÓW O NAUKĘ W PRZEMYŚLE I HANDLU.

W myśl obowiązujących przepisów*) zakłady przemysłowe i handlowe mogą zatrudniać uczniów przemysłowych wyłącznie na podstawie pisemnej umowy, stwierdzającej warunki nauki w danem przedsiębiorstwie. Wzbronione jest przytem bezpłatne zatrudnianie uczniów, jak również pobieranie wynagrodzenia za naukę.

Umowa o naukę winna być zawarta najdalej w ciągu 4-ch tygodni od dnia rozpoczęcia nauki i określać przemysł, w którym uczeń ma być kształcony, czas trwania nauki, wzajemne świadczenia stron i warunki rozwiązania umowy.

Umowę należy sporządzać w 2-ch egzemplarzach, podpisanych przez strony. Jeśli uczeń ma mniej od 21 lat, umowę winien podpisać również ojciec lub opiekun ucznia.

Na pracodawcy ciąży obowiązek przesłania najdalej w ciągu 14 dni po zawarciu umowy odpisu tej umowy do właściwej terytorjalnie Izby Przemysłowo Handlowej, a jeśli jest członkiem zrzeszenia przemysłowego**), to i do zrzeszenia.

Zrzeszenia przemysłowe mogą zobowiązać swych członków do zawierania umów o naukę przed zrzeszeniem.

O ile umowa została zawarta przed zrzeszeniem, obowiązek przesłania odpisu umowy Izbie Przemysłowo Handlowej ciąży na zrzeszeniu.

Pracodawca winien zawiadamiać Izbę Przemysłowo Handlową w ciągu 14 dni również o każdej zaszłej w warunkach umowy zmianie.

Przepisy w przedmiocie zawierania i rejestrowania umów o naukę odnoszą się tylko do uczniów przemysłowych, natomiast nie odnoszą się do praktykantów, czyli do osób uzupełniających przez praktykę teoretyczne wiadomości fachowe, uzyskane w szkole zawodowej, niezależnie od jej stopnia.

Opłata za rejestrację umowy w Izbie Przemysłowo Handlowej wynosi zł. 10.— od umowy, którą to kwotę należy wnieść do kasy Izby, albo wpłacić na konto czekowe PKO. Nr. 204.415.

Wobec tego, że dotychczas znaczna część umów o naukę nie została jeszcze zarejestrowana zgodnie z przytoczonemi wyżej przepisami prawnemi, Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni przypomina wszystkim przedsiębiorstwom w jej okręgu, które zatrudniają uczniów przemysłowych, o ciążącym na nich obowiązku niezwłocznego zarejestrowania wszystkich umów o naukę, zawartych **po dniu 15 sierpnia 1934 r.**

Osoby, które nie zarejestrują umowy o naukę lub też zaniedbają obowiązku powiadomienia o zaszłych w umowie o naukę zmianach, podlegają rygorom przewidzianym w art. 126 Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (grzywna do 1.000 zł i areszt do 14 dni) oraz w art. 6 Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 15 lipca 1927 r. o Izbach Przemysłowo Handlowych (grzywna do 300 złotych.)

Z uwagi na ciążący na Izbach Przemysłowo Handlowych ustawowy obowiązek prowadzenia rejestru umów o naukę, Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni zamierza po dniu 1 kwietnia br. przeprowadzić w swym okręgu odpowiednią kontrolę.

Pragnąc ułatwić zainteresowanym orjentację w przepisach o uczniach przemysłow., Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni wydała drukiem schemat wzorowej umowy o naukę w przemyśle. Schemat ten jest do nabycia w Izbie za opłatą 10 gr. od egzemplarza.

*) Art. 116 Rozp. Prezydenta Rzplitej z dnia 7-go czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) w brzmieniu ustawy z dnia 10 marca 1934 roku (Dz. U. R. P. Nr. 40 poz. 350).

**) W rozumieniu prawa przemysłowego (art. 69 i nast. wymienionego wyżej rozporządzenia).

KOMUNIKAT PAŃSTW. INSTYTUTU EKSPORTOWEGO O OBOWIĄZKU ODPOWIEDZI NA LISTY ZAGRANICZNE.

Państwowy Instytut Eksportowy stale spotyka się z wypadkami, iż eksporterzy polscy pomijają milczeniem listy, nadchodzące do nich w sprawach handlowych od firm zagranicznych. Fakty tego rodzaju pozostają w drastycznej sprzeczności z podstawowemi dobremi obyczajami, istniejącemi w handlu międzynarodowym. Instytut miał możność stwierdzić, iż wśród kupców zagranicznych fakty takie uważane są za dowód braku wyrobienia handlowego ze strony firmy polskiej i częstokroć wystarczają do zerwania z nią stosunków.

Pominięcie milczeniem zagranicznego listu handlowego, zwłaszcza inicjującego kontakt kupiecki, nie może być uważane za drobne jedynie niedopatrzenie. Pomijając bowiem skutki, jakie nieodpowiadanie na listy handlowe powoduje dla firmy dopuszczającej się tego przekroczenia dobrych zwyczajów kupieckich należy stwierdzić, że powtarzające się praktyki tego rodzaju rzucają cień na sprawność handlową ogółu naszego kupiectwa eksportowego, a temsamem muszą być uznane za działanie na szkodę interesu publicznego.

W konsekwencji Państwowy Instytut Eksportowy poczuwa się do obowiązku bardzo rygorystycznego występowania wobec przedsiębiorstw lekceważących obowiązek odpowiadania na listy zagraniczne, korzystając w tym względzie ze współdziałania innych urzędów państwowych oraz samorządu gospodarczego. Aby przytem uniknąć wszelkich nieporozumień, Instytut po przeprowadzeniu badań na terenie zagranicznym oraz po zapoznaniu się z uzansami handlowemi ustalonemi w tym względzie przez krajowe Izby Przemysłowo Handlowe — stwierdza, że:

W zasadzie należy udzielać odpowiedzi na wszelkie listy nadchodzące z zagranicy w sprawach handlowych, a dopuszczalne jest zaniechanie odpowiedzi na: 1° Okólniki (tj. pisma nieadresowane imiennie i niepodpisane ręcznie), 2° Zapytania i oferty, na które przed zupełnie niedawnym czasem temu samemu nadawcy udzielono już odpowiedzi negatywnej oraz 3° na zapytania i oferty nie mające żadnego związku z działalnością przedsiębiorstwa. Odpowiedź, przynajmniej prowizoryczna, winna być udzielona natychmiast.

Pominięcie milczeniem listu nie należącego do żadnej z powyższych trzech kategoryj względnie zwłokę w odpowiedzi Państw. Instytut Eksportowy uważać będzie za zaniedbanie obowiązków ciążących na każdem przedsiębiorstwie wobec ogółu eksporterów polskich, oraz wobec interesu publicznego, a temsamem za okoliczność dyskwalifikującą dane przedsiębiorstwo jako pełnowartościowego eksportera. Rygory, stosowane dotąd przez Instytut wobec przedsiębiorstw takich będą obecnie zaostrzone, aż do odmówienia im usług ze strony instytucyj sprawujących pieczę nad eksportem, oraz do wskazywania takich przedsiębiorstw wszelkim zainteresowanym urzędom państwowym, jako szkodników, — obniżających prestige gospodarczy Rzeczypospolitej zagranicą.

SPRAWY PODATKOWE

ODROCZENIE TERMINU SKŁADANIA ZEZNAŃ DO 1 KWIETNIA.

W Dzienniku Ustaw Nr. 9 z dnia 14. bm. ogłoszone zostało rozporządzenie Min. Skarbu w przedmiocie przesunięcia terminu do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego na r. 1935 przez osoby fizyczne i spadki wakujące, prowadzące księgi handlowe.

Dosłowny tekst tego rozporządzenia jest następujący:

„§ 1. Termin do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego, wyznaczony w art. 75 lit. a) Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 39, poz. 346), dla osób fizycznych i spadków wakujących, prowadzących księgi handlowe lub gospodarcze zgodnie z przepisami art. 87 Ordynacji Podatkowej, przesuwa się w roku podatkowym 1935 do dnia 1 kwietnia 1935 r.

§ 2. Termin płatności przedpłaty, przewidzianej w p. 2 § 82 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 września 1934 r. o wykonaniu Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 821) dla osób wymienionych w § 1, przesuwa się do dnia 1 kwietnia 1935 r.“

Jak z powyższego wynika, przesunięty został do dnia 1 kwietnia termin do składania zeznań tylko dla wymiaru podatku dochodowego. Zeznania dla wymiaru podatku obrotowego muszą być wobec tego złożone do dnia 1 marca. Z przesuniętego o jeden miesiąc terminu do składania zeznań dla wymiaru podatku dochodowego korzystać mogą jedynie osoby fizyczne, prowadzące prawidłowe księgi handlowe.

Przy tej okazji zaznaczamy, że w myśl art. 75 ordynacji podatkowej osoby prawne składają zeznania dla wymiaru podatku obrotowego i dochodowego do dnia 1 czerwca.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	5. 3.	9. 3.	13. 3.	16. 3.
Capella	12. 3.	16. 3.	20. 3.	23. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	4. 3.	6. 3.
Hector	11. 3.	13. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 3. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 5. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 11. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 11. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 11. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	5. 3.	9. 3.
Albert	12. 3.	16. 3.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 12. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 4. 3. s/s Jaederen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A

s/s Cieszyn — z Gdyni 5. 3. — z Gdańska 8. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 15. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Ariadne	18. 2.	20. 2.
Condor	21. 2.	23. 2.
Oscar Friedrich	25. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

	Odjazdy—Sailings		
s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	5. 3.	8. 3.	13. 3.
Irisen	12. 3.	15. 3.	23. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 6. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 4. 3. s/s Merope — z Gdyni 11. 3.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 3. — z Gdyni 7. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 28. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 7. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Helder — z Gdyni 2. 3. s/s Corsica — z Gdyni 9. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 5. 3. s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 8. 3. m/s Hemland — z Gdyni 12. 3.
m/s Erland — z Gdyni 18. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 5. 3. s/s Scanstates — z Gdyni 14. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 6. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 1. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 2. 3.

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 4. 3. s/s Ceylon — z Gdyni 23. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

1 marca:

s/s HUNDVAAG z Rotterdamu dodatk lin. z bananami i dr. PAM.
s/s KATOWICE po ład. siarczanu amonu. PAM.
s/s MARIE FERDINAND ze złomem, PAM.
s/s KÖNIGSBERG PREUSSEN po węgiel. PAM.
s/s POLYMNIA po węgiel. PAM.
s/s URSUS po węgiel. Speed.

2 marca:

s/s KOŚCIUSZKO ze stoczni po remoncie. Lin. Gdynia — Ameryka.
s/s MERCATOR lin. z Ameryki Południowej. Bergenske.
s/s CHRISTIAN RUSS z Hamburga z drobnicą. Prowe.
s/s HAARLEM lin. po ładunek jaj do Leith. Reinhold.
s/s SKAGATIND po węgiel. Bergenske.
s/s AVON po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s LYGIA po węgiel. Behnke & Sieg.

3 marca:

s/s SVANHOLM z portów angielskich z drobnicą. Reinhold.
s/s SCANSTATES z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami. Am. Scantic Line.

4 marca:

s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami. Żegluga Polska.
s/s SIMLA lin. po ładnek do Indyj Brytyjskich. Bergenske.
s/s BALTONIA lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Londynu z towarami. P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnionorweskich. Bergenske.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą. Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy z drobnicą. Prowe.
s/s AJAX lin. z portów włoskich z owocami i drobnicą. Reinhold.
s/s GRAECIA z fosfatami. Bergenske.
s/s ELINSBORG po węgiel. PAM.
s/s SANDAR po węgiel. Bergenske.
s/s GOETA po węgiel. Bergenske.

5 marca:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ład. do N. Jorku i Filadelfji Am. Scantic Line.
s/s ALFA z owocami z portów Sycylji i Hiszpanji. PAM
s/s KAETE lin. z Hamburga z towarami. Prowe.
s/s BRYNHILD lin. z portów włoskich z owocami i drobnicą. Reinhold.
s/s KRUSAU po cukier. Behnke & Sieg.
s/s SUSA ze złomem. Behnke & Sieg.

6 marca:

m/s SUECIA z Bahia (Brazylja) z towarami. PAM.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s IWAN lin. z Malmö i Göteborga z drobnicą. Bergenske.
s/s ENGLAND po węgiel. Bergenske.

7 marca:

s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami. Prowe.
s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.

8 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s SMALAND lin. z portów Lewantu. Pol. - Lewant.
s/s AKERSHUS lin. z zachod. Norwegji. Bergenske.
s/s CORSICA lin. po ładunek do Leith. Reinhold.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 marca 1935 r. | NR. 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dr Tadeusz Bierowski
Gen. Sekretarz Polsk. Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Charakter prawny umowy o pracę marynarza

II.

Robotnik lądowy, zawierając umowę o pracę, przystępuje do wspólnoty pracy, do wspólnoty zawodowej — poza jednak czasem swej pracy wzgl. zakresem obowiązków, dysponuje swobodnie swym czasem wolnym i swoją osobą. Podporządkowanie jego pracodawcy ogranicza się jedynie do sfery i dziedziny pracy, o którą się umówił. Poza orbitę tych obowiązków nie sięga władza rozkazodawcza, wzgl. możność wydawania poleceń ze strony pracodawcy. Robotnik może odmówić wykonywania pracy a odpowiedzialność jego za podobny akt samowoli jest jedynie cywilną. W każdym razie do wykonania przyjętych umownie obowiązków zmuszony być nie może. Inaczej marynarz, którego organy bezpieczeństwa na wniosek kapitana mogą zmusić zapomocą stosownych zarządzeń do spełnienia swych obowiązków. Warsztat pracy jest dla robotnika przymusowem miejscem jego pobytu jedynie w godzinach pracy, pomijając szczególne obowiązki nadzoru lub pieczy. Natomiast statek jest dla marynarza nietylko jego warsztatem pracy, lecz również przymusowem miejscem życia przez cały czas jego zaciągu. Na lądzie wszelka praca, poza godzinami pracy, może mieć miejsce tylko w razie zgody inspekcji pracy i musi być wynagradzana jako praca nadgodzinowa. Natomiast na statku marynarz może być o każdej porze dnia i nocy pociągnięty do pracy dodatkowej, jeżeli jest ona konieczną dla zabezpieczenia statku przed grożącem niebezpieczeństwem, a nawet i w innych wypadkach, które można określić zbiorowem mianem pojęcia pracy w interesie statku, jego ładunku i osób na nim się znajdujących.

Z tych paru przykładów, które możnaby mnożyć przez zacytowanie szeregu postanowień z ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o ordynacji żeglarskiej, zwanej u nas ustawą o służbie marynarza, wynika zupełnie wyraźnie, że umowa o pracę marynarza wychodzi poza ramy obligatoryjnego stosunku umownego, że wkracza ona w dziedzinę przepisów mających charakter publiczno - prawny i w konsekwencji swojej pociąga ona wspólnotę bytowania i życia na statku, oraz poddanie się całemu systemowi obowiązków stypulowanych ustawowo, z wyraźnym celem ochrony interesu osób i majątku, przewożonych drogą morską. Marynarz więc nie jest jedynie pracobiorcą w lądowem tego słowa znaczeniu — jest on członkiem zorganizowanej społeczności, którą pozwalam sobie nazwać społecznością okrętową, mającą za zadanie cele wyższe, niż zarobkowy cel jednostki, będący motorem działania pracownika lądowego. Cele te streszczają się w wypełnianiu funkcji transportu morskiego, mającego zarówno duże znaczenie z gospodarczego punktu widzenia danego państwa, jak i narażonego siłą rzeczy na niebezpieczeństwo ze strony żywiołu morskiego. Te dwa elementy transportu morskie-

go nakładają na marynarza szereg obowiązków, wychodzących poza ramy prywatnoprawnej umowy o pracę, obowiązków, za które nie otrzymuje on żadnego ekwiwalentu, żadnej dopłaty, będącej zasadniczym warunkiem umowy o pracę. Są to obowiązki wyższego rzędu, typu społecznego, obowiązki mające na uwadze życie i dobro innych członków społeczności okrętowej, jak również i dobro statku, oraz ładunku. Nie ulega wątpliwości, że każdy obywatel ma szereg obowiązków, płynących z potrzeby obrony kraju, ochrony praworządności itd., za które również nie otrzymuje wynagrodzenia. Nigdzie jednak nie wiąże się z zakresem pracy na lądzie cały system środków i zarządzeń prewencyjnych i represyjnych, jak to ma miejsce na statku w stosunku do marynarza. Konsekwencje ustawowe, jakie się wiążą z prywatnoprawną umową o pracę marynarza, rozszerzają znaczenie i charakter prawny tej umowy — wyposażają ją w skutki oparte na prawie publicznem, a skutkiem tego nadają stosunkowi pracy na morzu właściwości odrębne i podnoszą go do wysokości specjalnej instytucji prawnej, w której elementy prawa prywatnego i prawa publicznego są ściśle ze sobą związane. Dlatego też umowę o pracę marynarza możemy nazywać umową „sui generis", a to tembardziej, że podlega ona nadzorczej władzy państwa. Czem bowiem innem, jak nie kontrolą nad powstawaniem i rozwiązywaniem stosunku umownego jest t. zw. akt zaciągu, czyli zatwierdzanie listy załogi, wraz z równoczesnem potwierdzaniem tego faktu przez adnotację w książeczce marynarskiej, ze strony władzy administracji morskiej? Państwo zaznacza w tym akcie, jak wielką wagę posiada umowa o pracę na morzu z punktu widzenia gospodarczych interesów państwowych, oraz ze względu na troskę, jaką państwo otacza życie swych obywateli, odrywających się niejako od jego terytorjum państwowego, oddanych na łaskę groźnego żywiołu i znajdujących się jedynie pod ochroną kapitana i załogi, których skład, kwalifikacje i inne warunki pracy nie mogą być skutkiem tego obojętne dla władzy państwowej.

Ten odrębny zakres praw i obowiązków marynarza nadaje pełną treść różnej nomenklaturze robotnika i marynarza. Równocześnie zaś uzasadnia różnicę, jaka zachodzi pomiędzy zwykłą, lądową, umową o pracę — a umową o pracę na morzu, przez władzę państwową, w formie aktu zaciągu, każdocześnie zatwierdzaną i skutkującą szereg obowiązków, opartych na przepisach prawa publicznego. Różnice te, zasadnicze i istotne, skłoniły niewątpliwie ustawodawcę do pozostawienia tekstu rozporządzenia o pracy robotników w tem brzmieniu, w jakiem je znamy — dla ustawodawcy bowiem było niewątpliwe i zupełnie jasne, że robotnik nie jest marynarzem, a pojęcie marynarza nie pokrywa się z pojęciem robtnika, tak samo jak i umowa o pracę na lądzie nie jest równoznaczną z umową o pracę marynarza.

Powyższej tezie mogą zarzucić obrońcy zasady stosowania do marynarzy ustaw lądowych, że jednak w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych ustawodawca dał w sposób wyraźny do zrozumienia, że nie zamierza niem objąć osób zatrudnionych na statkach morskich. Jeżeli zatem istnieje zasadnicza różnica pomiędzy marynarzem a robotnikiem, czyli pomiędzy pracownikiem na morzu a pracownikiem na lądzie, i jeżeli różnica ta nawet sięga w dziedzinę charakteru umowy o pracę — to ustawodawca powinien był również i w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych uznać tę różnicę za samo przez się zrozumiałą, i nie stypulować wyjątku, o którym wyżej mowa.

Zarzut ten byłby najpoważniejszym z kategorji argumentów obronnych, któremi posługuje się obóz przeciwny, gdyby nie fakt, że na statku, a zwłaszcza na statku pasażerskim, zatrudniani są pracownicy umysłowi, nie podpadający ani pod pojęcie marynarza, ani pod pojęcie oficera, wzgl. osób z oficerami zrównanych, a wymienionych w par. 2 ustawy o służbie marynarza. Wprawdzie ostatni ustęp tego paragrafu postanawia, że marynarzem w rozumieniu ordynacji żeglarskiej jest każda inna osoba poza kapitanem, oficerami statku, oraz osobami z oficerami zrównanemi (lekarze, intendenci i płatnicy), to jednakże wynikałyby kolizje prawne w związku z zatrudnieniem na statkach niektórych pracowników umysłowych, jak np. ochmistrzów, urzędników administracyjnych, a nawet i członków orkiestry, co do których to ostatnich, judykatura sądu najwyższego wypowiedziała się za zaliczeniem ich do kategorji pracowników umysłowych. Powstałyby kwestje, czy osoby te, jakkolwiek uważane za marynarzy w świetle ordynacji żeglarskiej są pracownikami umysłowymi czy nie i czy wobec tego niektórych ich praw i obowiązków, nieuregulowanych ordynacją żeglarską, nie należy rozpatrywać w świetle przepisów rozporządzenia o pracownikach umysłowych. Dla uchylenia tych wątpliwości i dla wykluczenia podobnych kolizyj prawnych, wyłączył ustawodawca, mojem zdaniem, osoby zatrudnione na statkach morskich z pod działania rozporządzenia o pracy pracowników umysłowych.

Poza arsenałem argumentów interpretacyjnych, odnoszących się do wyżej wspomnianych ustaw, posługuje się obóz przeciwny również względami słuszności i wysuwa zastrzeżenie, że z uwagi na bardzo ciężką pracę marynarzy nie można ich pozbawiać zdobyczy socjalnych, które osiągnęli pracownicy lądowi, albowiem byłoby to równoznaczne z nadaniem marynarzom t. zw. „privilegium odiosum".

Nikt nie będzie usiłował zaprzeczyć, że praca marynarzy jest ciężka, szczególnie w złych warunkach klimatycznych, lub atmosferycznych, lub też w razie zaistnienia niebezpieczeństwa dla statku, w którym to wypadku, jak już wyżej wspomniano, jest marynarz zobowiązany do całego szeregu prac i wysiłków, a nawet zobowiązany jest do narażania swojego życia dla dobra innych członków społeczności okrętowej, ochrony statku i ładunku. To też względy słuszności przemawiałyby w całej pełni za nadaniem marynarzom jak najszerzej pojętych praw socjalnych, gdyby nie sprzeciwiała się temu z jednej strony powszechna praktyka przyjęta pod banderami obcemi, oraz wynikające z tej praktyki konsekwencje natury ekonomicznej i konkurencyjnej.

We wszystkich marynarkach obcych praca marynarza traktowana jest jako praca dorywcza, o charakterze niestałym, nie dająca marynarzowi żadnych innych uprawnień, poza prawem do wyjścia na ląd w porcie w chwilach wolnych od pracy, prawem do urlopu skromnie pojętego, o czem będzie mowa niżej, oraz prawem do bezpłatnego leczenia w razie choroby i wypadku, a w końcu i prawem repatrjacji do portu ojczystego. Ekwiwalentami tej pracy są: 1) płaca, prawie zawsze wyższa od płacy robotnika lądowego (w naszej flocie handlowej przeciętna płaca marynarza wynosi około 20 zł mies. kalkulowana wraz z wyżywieniem i pomieszczeniem), 2) wyżywienie jakościowo i ilościowo stojące pod wszystkiemi banderami na wysokim poziomie, 3) pomieszczenie na statku, 4) możność zaciągu pod wszystkiemi banderami.

Sytuacji tej faktycznej nie zmieniły nawet ustawodawstwa najnowsze i to ze strony państw, które wysuwając prymat społecznego znaczenia pracy w swej ideologji państwowo-gospodarczej powinny, siłą rzeczy, wyposażyć pracę na morzu we wszystkie zdobycze ochronnego ustawodawstwa lądowego. Okazuje się jednak, na przykładzie ustawodawstwa sowieckiego, italskiego, a również i najnowszego ustawodawstwa niemieckiego, że państwa te liczą się poważnie z argumentami natury ekonomicznej i konkurencyjnej, przyznając im pierwszeństwo przed koniecznością realizowania głoszonych zasad, wcielanych bezwarunkowo w życie na lądzie.

W Rosji Sowieckiej jedynie czas pracy został ustalony na ścisły okres 8-godz. z wyjątkiem prac związanych z bezpiecz. statku itp. (klauzulę tę spotykamy zresztą we wszystkich ustawodawstwach morskich wzgl. we wszystkich umowach zbiorowych z pewnemi odchyleniami in plus albo in minus). Należy zaznaczyć, że 8-mio godzinny dzień pracy jest ściśle przestrzegany w polskiej marynarce handlowej i ma miejsce na morzu za pomocą t. zw. służby wachtowej, to jest pracy odbywającej się na zmianę co dwie lub cztery godziny. 12-godzinny dzień pracy ma szerokie zastosowanie pod innemi banderami, w naszej zaś marynarce handlowej praktycznie jedynie w odniesieniu do załogi pokładowej i to w podróżach pokrywających się mniejwięcej z granicami t. zw. żeglugi małej i na statkach nie przekraczających 2.600 ton rej. br. Natomiast w marynarce niemieckiej, na podstawie ostatniego aktu normatywnego, jaki został wydany w postaci t. zw. ordynacji taryfowej (Tarifordnung) przez powiernika pracy (Treuhaender der Arbeit) w dniu 1 grudnia 1934 r. — 8-godzinny dzień pracy został w większości wypadków zastąpiony przez dzień 12-godz., albowiem zarówno granice pływania nie zostały oznaczone, jakoteż rozszerzono ten system na załogę maszynową, na statkach nie przewyższających 2.000 ton br. Na uwagę zasługuje również postanowienie par. 15 umowy zbiorowej w marynarce handlowej włoskiej, podpisanej już za czasu stworzenia systemu korporacyjnego, a więc znajdującej się pod przeważającym wpływem nowego faszystowskiego ustawodawstwa socjalnego i efektywnej kontroli państwowej. Mimo to jednak, wprowadza ta umowa również 12-godzinny dzień pracy na morzu dla załogi pokładowej, bez ograniczenia zasięgu pływania i bez określania granicy tonażu.

Termin wypowiedzenia, który w naszej marynarce handlowej został ustalony, zgodnie z powszechnie przyjętemi zwyczajami, na 48 godzin w porcie krajowym i który zdaniem obrońców zasady rozciągnięcia ustaw lądowych na pracę na morzu, jest bardzo krzywdzący dla marynarza — nie wchodzi w większości ustawodawstw wzgl. umów zbiorowych prawie zupełnie w rachubę, albowiem pod innemi banderami przyjmuje się przeważnie marynarza na daną podróż, czyli t. zw. rejs, co ma często nawet miejsce i na linjach regularnych. Np. w marynarce angielskiej, po przybyciu statku do portu wszyscy członkowie załogi są automatycznie zwalniani i zgłaszają się dopiero w dniu odjazdu statku. System ten pozwala armatorowi na duże oszczędności, albowiem angażuje on w czasie postoju statku robotników lądowych do wykonania robót portowych, oczyszczenia statku itd., a natomiast nie utrwala stosunku pracy z członkami załogi, a co zatem idzie, w praktyce nie jest nwet obciążony obowiązkiem udzielania im bezpłatnego urlopu.

Co do praw urlopowych, co do których zresztą w polskiej marynarce handlowej, na podstawie postanowienia umowy zbiorowej, wprowadzono te same terminy, co w odniesieniu do robotników lądowych, albowiem przyznano 8-dniowe urlopy po jednym roku pracy i 15-dniowe urlopy po trzech latach pracy — posłużę się również przykładem wyżej wspomnianych ustawodawstw dla podkreślenia różnicy, jaka zachodzi pomiędzy warunkami naszemi o bcemi. Włoska umowa zbiorowa przewiduje w par. 51 półtora-dniowy urlop za każ-

dy miesiąc służby, jeżeli statek wraca do portu wyjściowego, lub do portu włoskiego. Jakkolwiek więc teoretycznie czas urlopu wynosi 18 dni w roku, to jednak nie należy zapominać, że zbiegają się te półtora dni udzielane w każdym miesiącu, czyli sumarycznie 18 dni w roku z t. zw. prawem marynarza wyjścia na ląd. To prawo marynarza jest powszechnie i zwyczajowo uznane pod każdą banderą. Ustawodawstwo włoskie zrobiło z rzeczy dotychczas praktykowanej i przez nikogo nie kwestjonowanej, urlopowy przywilej marynarza, nie obciążający faktycznie armatora włoskiego w większym stopniu, niż to miało miejsce przed wprowadzeniem w życie socjalnych zasad faszystowskich.

W niemieckiej marynarce handlowej urlop po 1 roku pracy wynosi 4 dni i zwiększa się po każdym dalszym roku pracy o 1 dzień aż do osiągnięcia maksymalnej granicy 20 dni po 20 latach pracy u tego samego armatora. Ten przykład jest również pouczający, albowiem dowodzi on, jak dalece zasady ustroju narodowo-socjalistycznego liczą się z warunkami eksploatacyjnemi armatorów niemieckich. We flocie niemieckiej 15-dniowy urlop będzie mógł osiągnąć marynarz dopiero po 15 latach pracy u tego samego armatora, co jest postanowieniem czysto teoretycznem, albowiem niewątpliwie bardzo nikły jedynie procent marynarzy będzie zatrudniony przez tak długi okres czasu w temsamem przedsiębiorstwie. Natomiast w naszej marynarce już po 3 latach osiąga marynarz 15 płatnych dni urlopu, przyczem należy zauważyć, że marynarzy takich jest już duży odsetek.

Ustawodawstwo sowieckie przyznaje jedynie wypoczynki przy końcu tygodnia w ilości 42 godzin, jednakże zastrzega dowódcy statku daleko idące uprawnienia, co do wyznaczania pracy również i w tym okresie wypoczynkowym.

Tych parę najbardziej frapujących przykładów, jakkolwiek zaczerpniętych z dziedziny rozważań ekonomicznych, a nie prawniczych, można przeciwstawić skutecznie zasadom słuszności, wysuwanym w dyskusji o charakterze prawnym.

Reasumując powyższe uwagi, należy scharakteryzować umowę o pracę marynarza, jako umowę o pracę, rodzącą jednak pewne specjalne skutki prawne. Całokształt stosunków prawnych, wynikających z tej umowy, reguluje wyżej wspomniana ordynacja żeglarska z r. 1902, która nie została uchylona przez żaden akt ustawodawczy. Pogląd ten został przyjęty prawie jednomyślnie przez uczestników II Zebrania Naukowego Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, które się odbyło w Warszawie w dniu 18 lutego br. i na którem referat (wygłoszony przez adw. Wacława Szyszkowskiego) i koreferat (wygłoszony przez autora niniejszych uwag) o pracy marynarza były szeroko dyskutowane. Temsamem interesujące to zagadnienie zostało należycie oświetlone — w braku odnośnej judykatury — przynajmniej w płaszczyźnie rozważań jurysprudencyjnych.

10-lecie wywozu węgla przez Gdynię

Rok ubiegły zamknął 10-letni okres wywozu węgla przez port gdyński, pierwsze bowiem pionierskie transporty węgla skierowano przez Gdynię już w 1925 roku. Od tego czasu wywóz ten stale i wydatnie wzrasta zarówno co do ilości wagowej, jak i procentowego udziału Gdyni w ogólnym eksporcie polskiego węgla.

W pierwszym okresie pracy portu gdyńskiego węgiel odegrał najważniejszą rolę i najbardziej przyczynił się do szybkiego rozwoju portu, stanowiąc najwyższą pozycję jego obrotów. Jeszcze przed dwoma laty procentowy udział węgla w ogólnych obrotach portu wynosił powyżej 80%, dopiero rok 1933 stosunek ten zmienił na korzyść innych artykułów, ale i w tym roku węgiel stanowił jeszcze trzy czwarte obrotów portu.

Śmiało można powiedzieć, że tak samo jak węgiel odegrał ważną rolę w rozwoju portu gdyńskiego, tak również i Gdynia przyczyniła się do zdobycia dla polskiego węgla wielu nowych rynków, na których eksport węgla ugruntował się mocno, a który nie byłby do pomyślenia bez własnego portu. Dzięki Gdyni zdobyto dla węgla cały szereg nowych rynków nietylko w Europie ale i w innych częściach świata.

W pierwszych latach eksploatacji portu eksportowaliśmy przez Gdynię węgiel zaledwie do kilku krajów. Prawie co roku zdobywaliśmy parę nowych rynków, tak, że obecnie węgiel polski idzie przez Gdynię stale do 25 krajów, a przygodnie do kilku innych, do których wysyłane są transporty węgla tylko sporadycznie.

Ogółem za 10-letni okres wywieziono przez Gdynię *27.178.300 ton węgla i 285.627 ton koksu.*

Wywóz ten w poszczególnych latach przedstawiał się następująco:

Rok	Węgiel	Koks
1925	41.252	—
1926	394.144	—
1927	880.147	—
1928	1.758.232	—
1929	2.447.895	—
1930	2.954.381	8.872
1931	4.373.095	10.421
1932	4.352.159	14.934
1933	4.608.141	57.284
1934	5.368.862	194.116

W pierwszych ośmiu latach wywozu węgla przez Gdynię najważniejszemi rynkami były państwa skandynawskie i bałtyckie, dokąd eksportowano ca 90% węgla. Poczynając jednak od 1933 r., na skutek zawarcia umów kompensacyjnych między Anglją a temi państwami, rynki te stopniowo kurczą się i to dość poważnie. Mimo częściowej utraty wyżej nazwanych rynków, prężność eksportu węgla przez Gdynię nietylko nie maleje, ale przeciwnie, zwiększa się. Spadek wywozu do Szwecji, Danji, Norwegji, Finlandji i Łotwy, kompensując się z nadwyżką na rynkach państw zachodnio - europejskich i basenu Morza Śródziemnego, a nawet na rynkach zamorskich.

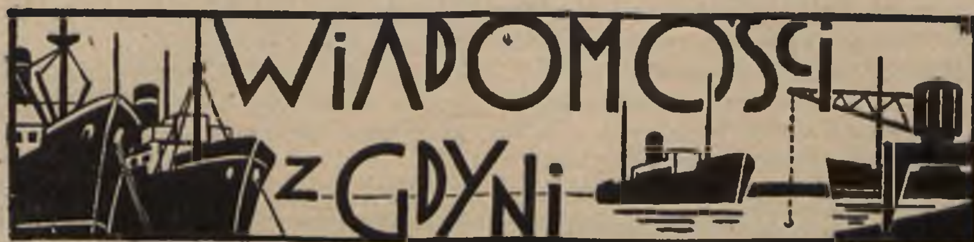
Przesuwanie się rynków eksportowych na węgiel szczególnie wyraźnie wystąpiło w roku ubiegłym. Rok ten można uznać za przełomowy odnośnie do kierunków wywozu węgla przez Gdynię. Jeszcze w 1933 r. państwa skandynawskie na czele ze Szwecją oraz Finlandja zajmowały pierwsze miejsce w wywozie, do których to krajów eksportowano 82% całego wywozu węgla przez Gdynię. W roku ubiegłym poza Szwecją, która nadal zajmuje dominujące stanowisko (32%), wzmiankowane państwa odsunięte zostały na szóste, siódme i ósme miejsce, mając przed sobą Italję, Irlandję, Belgję i Holandję. Obecnie poza Szwecją najważniejszemi rynkami są dla nas Italja i Irlandja.

Procentowy udział poszczególnych rynków w eksporcie węgla przez Gdynię w ostatnich kilku latach uwidoczniony jest w poniższej tabeli:

Rynki	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Skandynawskie	72,2%	76,4%	79,6%	71,3%	75,7%	61,2%	42,4%
Bałtyckie	19,9%	16,1%	11,0%	14,5%	9,2%	10,7%	4,2%
Zach.-europejskie	7,7%	5,4%	8,2%	12,8%	10,5%	19,2%	30,6%
Śródziemnomorskie	0,2%	1,8%	0,8%	0,8%	3,7%	8,3%	21,1%
Zamorskie	—	0,3%	0,4%	0,6%	0,9%	0,6%	1,7%

Rok bieżący, wobec zawarcia polsko-angielskiego porozumienia węglowego co do podziału rynków, przyniesie przypuszczalnie pewną stabilizację dla naszego węgla na dotychczasowych rynkach eksportowych. Przewiduje się nawet utratę niektórych, a przedewszystkiem irlandzkiego. Pociągnąć to może za sobą, co jest bardzo prawdopodobne, ogólny spadek wywozu węgla przez Gdynię. W każdym bądź razie pierwszy dziesiątek lat układał się bardzo pomyślnie dla ekspansji polskiego węgla przez Gdynię. Oby tak samo pomyślnie ułożył się okres i drugiego 10-lecia.

B. Kuźmiński.



OBROTY TOWAROWE GDYNI W LUTYM 1935 ROKU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc luty br. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 485.675,2 t. (w styczniu 597.527,3 t.) z czego na obrót zamorski przypada 483.664,3 t. (w styczniu 596.617 t.). — Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 72.111,5 t. (w styczniu 83.932,7 t.), a na wywóz 411.552.8 t. (w styczniu 512.684.7 t.), obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wynosił 2010.9 t. (w styczniu 909,9 t.)

Ogólne obroty towarowe w mies. lutym w porównaniu do ubiegłego miesiąca zmniejszyły się o 111.852 t., natomiast w porównaniu do miesiąca lutego r. ub. zwiększyły się o 30.142 t. Również zwiększyły się obroty towarowe przybrzeżne o 1101 t. —

WYJAZD SS. „KOŚCIUSZKO“.

Dnia 6 marca br. wyszedł z Gdyni do N. Yorku polski transatlantycki statek „Kościuszko“ zabierając na swym pokładzie około 250 pasażerów oraz ładunek 500 t. drobnicy i poczty. W drodze statek ten zawinie do Kopenhagi, gdzie zabierze dalszych pasażerów i ładunek. Przyjazd ss. „Kościuszko“ do N. Yorku przewidziany jest około 18 marca br.

Zaznaczyć należy, że ss. „Kościuszko“ został gruntownie odremontowany i wewnątrz

przebudowany. Wszystkie kabiny zaopatrzone są w bieżącą ciepłą i zimną wodę oraz wentylację.

Po powrocie z N. Yorku statek ten udaje się na pierwszą wycieczkę dalekomorską na Morze Śródziemne.

DWIE NOWE LINJE REGULARNE.

Do Urzędu Morskiego zgłoszone zostały przez firmę maklerską H. Lenczat & Co Ltd. nowe linje regularne: 1) Gdynia — Gdańsk — Helsingfors — Hamburg, 2) Gdynia — Gdańsk — Abo Mantylnuoto — Hamburg. — Na pierwszej linji kursować będą statki raz na tydzień, a na drugiej co 14 dni. Wkrótce ustalony zostanie dokładny termin odjazdu statków wyżej wymienionych linij.

Druga z tych linij na razie nie będzie czynna ze względu na przeszkody lodowe na odnośnej części wód fińskich.

ZATONIĘCIE HOLOWNIKA „ŻUBR".

Dnia 2 b. m. podczas przejścia z awanportu do basenu Południowego na postój nocny zatonął na redzie portu gdyńskiego hol. „Żubr" należący do Żeglugi Polskiej. — Wypadek ten zdarzył się podczas silnego wiatru i dużych fal, które według zeznań naocznych świadków zalały holownik w przeciągu bardzo krótkiego czasu. Wraz z holownikiem zginęła cała jego załoga złożona z następujących osób: kierownik holownika Ławcewicz Gustaw, maszynista Dudziński Leon, marynarz Bartoszewicz Piotr i palacz Borówka Michał. Na ratunek tonącego statku podążyły natychmiast znajdujące się w pobliżu holowniki „Ursus" i „Bizon". Wszelka pomoc okazała się jednak bezskuteczna z powodu nagłego zniknięcia holownika. Nawet nie zdołano uratować jednego z członków załogi, który przez chwilę trzymał się wierzchołka masztu, gdyż zanim jeden z holowników zbliżył się na odpowiednią odległość, silna fala porwała go stamtąd.

Wrak zatopionego holownika leży w odległości 50 metrów na północno zachód od nowowybudowanego falochronu i nie zamyka dojścia do basenu Południowego od strony północnej. Po uspokojeniu się stanu morza Żegluga Polska przystąpi niezwłocznie do wyciągnięcia wraku.

W sprawie powyższego wypadku władze sądowe i policyjne prowadzą dochodzenia.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SKUTKI BURZY NA WYBRZEŻU W. MIASTA.

Długotrwały wiatr północno - wschodni, który dochodził 2-go marca do siły 8, a w nocnych porywach nawet do 9-ciu stopni podniósł u wybrzeży Wolnego Miasta Gdańska niezwykle wysoką falę. Najwięcej ucierpiały pod jej wpływem przystanie i pomosty położone na północ od wejścia do portu.

W Sopotach molo poprzeczne, dające schronienie dla statków przybrzeżnych i jachtów zostało nawpół zniszczone. Główny pomost spacerowy, choć wytrzymał napór fal i ciężar lodu, który pokrył go grubą warstwą, jest również uszkodzony. Niszcząca siła fal była ogromna i drewniana konstrukcja pomostu została nadwyrężona, mimo że ażurowa jej budowa nie stawia falom poważnego oporu.

W miejscowościach nad Zalewem fale spiętrzyły się na brzegach wały kilkumetrowej wysokości. Na Wiśle Żywej największe natężeniewiatru zbiegło się z kulminacyjnym przyborem wody na rzece, wobec czego komunikacja promami z prawym brzegiem odbywała się z przerwami.

Naogół już od lat trzynastu nie notowano na wybrzeżu gdańskiem tak długotrwałego wiatru północno - wschodniego o znacznej sile. Wiatr tego kierunku w warunkach zimowych jest szczególnie groźny dla przystani sopockiej, wytwarzając niezwykle wysoką i stromą falę, działającą na budowle portowe również przez obmarzanie.

POPRAWA SYTUACJI BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W HOLANDJI.

Kryzys stoczni holenderskich należy w chwili obecnej już do przeszłości: poprawa przyszła dość nagle w postaci kilku seryj zamówień: Grupa naftowa Shella zamówiła w Holandji 6 wielkich statków cysternowych (tankowców). Między innemi Związek Sowiecki zamówił dwa specjalne statki dla przewozu drzewa, o nośności 3.500 t. DW. każdy.

Są to statki nowego t. zw. „amsterdamskiego“ typu, który został opatentowany. Osobliwością tego typu jest możliwość brania wyjątkowo dużej ilości pokładowego ładunku drzewa, oraz udoskonalone i liczne urządzenia dla ładowania i wyładowywania drzewa. Również tanki balastowe tych statków nie dają powodu do zarzutu o wprowadzanie nadmiaru czysto kompensacyjnej stateczności.

PRZEJŚCIE RED STAR LINE POD NIEMIECKĄ BANDERĘ.

Jak wiadomo angielska Red Star Line, w latach dużego ruchu emigracyjnego do Am. Północnej bardzo popularna na linji Antwerpja — Nowy York, została zwinięta z początkiem rb. Natychmiast jednakże powstała sprawa wznowienia linji przez nowych przedsiębiorców.

Po dłuższych pertraktacjach dwa główne statki linji przeszły do znanego armatora Arnolda Bernsteina w Hamburgu. Statki uruchomione zostaną na dawnej linji Antwerpja — Ameryka. Nie jest wykluczone, że główną podstawą linji ma być zapowiadający się emigracyjny prąd pośród żydowskiej ludności Niemiec. Nabycie linji poprzedziła podróż p. Arnolda Bernsteina do Stanów Zjedn. Nadmienić należy, że w żegludze palestyńskiej armator ten posiada statek pasażerski o kompletnie żydowskiej załodze.

TRUDNOŚCI NASTRĘCZAJĄCE SIĘ W RAZIE ZASTOSOWANIA WYSP PŁYWAJĄCYCH NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Stany Zjednoczone jak wiadomo całkiem poważnie rozważają sprawę konkurencji z najszybszemi transatlantyckiemi turbinowcami przy pomocy komunikacji samolotowej, opartej o szereg wysp pływających. Pierwsza wyspa pływająca ma stanąć w połowie drogi między Bermudami a N. Yorkiem.

Francja obecnie tak dalece interesuje się tym projektem, że wysłała do Ameryki dwóch delegatów — sekretarza komisji senatu dla spraw komunikacji powietrznej i dyrektora awjacji cywilnej w ministerstwie lotnictwa.

Na łamach francuskiej prasy żeglugowej rozlegają się jednakże głosy wysoce sceptyczne, co do możliwości realizacji wysp pływających. Główną trudnością ma być montaż tych pływających lotnisk, których niepodobna zestawiać na oceanie, a których holowanie w zebranym stanie nastręczyłoby ogromne trudności i koszty. Również zestawianie wyspy o pływakach, idących na 80 metrów pod wodę, w zatoce jest trudnem zagadnieniem, gdyż takich zatok, wystarczająco osłoniętych, poprostu niema.

Drugą trudnością do rozwiązania jest sprawa konserwacji wyspy. Wypadłoby bowiem konserwować ją przy pomocy nurków, na pełnym oceanie, to znaczy oczyszczać z szybko narastających wodorostów i malować.

Trzecia trudność — to orjentowanie pływającego lotniska w kierunku wiatru, gdyż w braku takiej orjentacji lotnisko musiałoby mieć nie długość, lecz średnicę 300-metrową. Tymczasem przy zmianie kierunku wiatru lotnisko nieraz jeszcze długo pozostawać będzie w kierunku starych fal i prądu głębinowego.

Mimo te objekcje można przewidzieć, że sprawa ustawienia lotnisk wejdzie w stadjum realizacji. W pierwszej sprawie — można przewidzieć raczej montaż wyspy na oceanie. W drugiej, — ochronę podwodnej części przy pomocy odrzucanych okresowo okładzin, wreszcie w trzeciej — budowę lotniska w kształcie odcinka koła, skierowanego swym klinem do kotwicy. W każdym bądź razie budowa pierwszej wyspy będzie bodźcem do zastosowania licznych pomysłów i głębszych wynalazków.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

POWSTANIE POWIERNICZEGO TOWARZYSTWA EKSPORTOWEGO

Z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie i przy poparciu Ministra Przemysłu i Handlu zostało założone w Warszawie Powiernicze Towarzystwo Eksportowe pod nazwą „Peteks“, w postaci spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Udziałowcami „Peteksu“ są: Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, Stowarzyszenie Kupców Polskich, Centrala Związku Kupców, Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego i Polska Centrala Importu Kawy. Spółka operująca kapitałem gwarancyjnym w wysokości 100.000 zł. ma na celu pośredniczenie pomiędzy bankami a drobnymi i średnimi eksporterami w uzyskiwaniu przez tych ostatnich kredytów na przygotowanie towaru na eksport, a więc zakup surowca, robociznę i t. p. Chodzi tu w pierwszym rzędzie o pomoc dla tych eksporterów, którzy napotykają na trudności w uzyskiwaniu kredytu bankowego, nie posiadając odpowiedniego realnego zabezpieczenia. Kredyt uzyskiwany jest w ten sposób, że Towarzystwo gwarantuje wobec banku za dostarczenie towaru i to w jakości, wymaganej przez zagranicznego odbiorcę. W ten sposób pomoc „Peteksu“ umożliwia eksporterowi wykonanie zamówienia, gdy zagraniczny odbiorca odmawia zaliczkowania dokonanej tranzakcji.

Pomoc „Peteksu“ obejmować może również wypadki takie, gdy zagraniczny odbiorca otworzyłby chętnie akredytywę w siedzi-

bie eksportera, nie może tego jednak uczynić nie mając możności sprawdzenia, czy załadowany towar odpowiada warunkom zamówienia. Stwierdzenie tej okoliczności przez — „Peteks“ umożliwia z jednej strony eksporterowi szybsze uzyskanie należności za dostarczony towar, z drugiej zaś przez wprowadzenie kontroli czynnika zaufania publicznego ułatwia zagranicznemu odbiorcy nawiązywanie kontaktu z polskimi eksporterami.

Niezależnie od tych czynności zasadniczych Powiernicze Towarzystwo Eksportowe dokonywa również na zlecenie osób zainteresowanych wszelkich innych czynności, związanych z eksportem. Koszty obsługi „Peteksu“ są niewysokie, ponieważ nie jest on instytucją obliczoną na zysk.

Wszelkich informacyj w sprawie „Peteksu“ udziela Państwowy Instytut Eksportowy oraz Biuro „Peteksu“, które mieści się w Warszawie przy ul. Wiejskiej Nr. 10.

POROZUMIENIE DODATKOWE Z 30. I. 35. DO UKŁADU POLSKO-RUMUŃSKIEGO.

Porozumienie dodatkowe z 30. I. 1935 r. do układu polsko-rumuńskiego podpisanego w dniu 14 XII. 1934 r. przewiduje powołanie do życia w Bukareszcie i Czerniowcach ekspozytur Polskiego Towarz. Handlu Kompensacyjnego. Pozatem porozumienie przewiduje, że Polska otrzyma certyfikaty importowe i transferowe na towary, jak: rury dla rumuńskiego przemysłu naftowego, skóry surowe, przędzę wełnianą, przędzę bawełnianą — maszyny włókiennicze, węgiel i koks, nieobrobiony cynk, żelazo walcowane na zimno i nasiona buraków cukrowych. Natomiast pozostałe dostawy polskie do Rumunji, jak również cały wywóz Rumunji do Polski, będą podlegały rozrachunkowi między Rumuńskim Bankiem Narodowym w Bukareszcie, a Polskiem Tow. Handlu Kompensacyjnego w Warszawie.

Układ daje możność spłaty pewnej części należności polskich zamrożonych w Rumunji.

EKSPORT DROŻDŻY DO MAROKKO

W 1933 r. importowano do Marokka następujące ilości drożdży do wypiekania chleba i różnego ciasta:

z Francji	51.224 kg.	wart.	282.485	fr. fr.
z Anglji	2.255 kg.	wart.	9.037	fr. fr.
z Portugalji	986 kg.	wart.	4.362	fr. fr.
z Szwajcarji	420 kg.	wart.	1.770	fr. fr.
z Belgji	120 kg.	wart.	400	fr. fr.
z Algieru	30 kg.	wart.	572	fr. fr.
z Chin	6 kg.	wart.	75	fr. fr.
Razem	**55.041 kg.**	**wart.**	**298.701**	**fr. fr.**

Głównym eksporterem drożdży do Marokka jest Francja, lecz według uzyskanych informacyj w roku ubiegłym miał znacznie zwiększyć się wwóz drożdży portugalskich na niekorzyść Francji.

Marokko importuje w przeważającej części świeże drożdże zbożowe prasowane, pochodzenia francuskiego i portugalskiego, trwające 7 — 15 dni. Pozatem przywożone są drożdże o trwałości 3 — 4 miesięcy. Importowane drożdże są pakowane w zanitowanych puszkach blaszanych wagi 1 kg. Najwięcej rozpowszechnionym gatunkiem w Marokko są drożdże francuskie „Spenger“.

Największe piekarnie w Marokku są własnością firm francuskich, co tłumaczy znaczną konsumcję drożdży francuskich.

Cena drożdży francuskich wynosi od 4 do 15 fr. fr. za kg. cif Casablanca. Droższy gatunek jednak sprzedawany jest w bardzo małych ilościach. Gatunek najtańszy francuski jest sprzedawany w detalu 5.50 fr. fr. z dostawą do piekarni.

Cena najtańszych drożdży portugalskich wynosi 3,80 — 4 fr. fr. cif Casablanca.

Cło wwozowe wynosi 12,5% ad valorem. Ponadto od drożdży jest pobierana taksa konsumcyjna w wysokości 2 fr. od 100 kg. W Marokku niema żadnych ograniczeń importu drożdży.

Przeszkodą do wyłącznego używania drożdży do pieczywa jest ciepły klimat w Marokku, gdyż przez dłuższe przetrzymywanie, drożdże psują się. Konserwacja ich wymaga posiadania urządzeń chłodniczych, co pociąga za sobą poważne wydatki instalacyjne. Przy wypiekaniu chleba zwykłego używa się w Marokku w poważnych lościach rozczyn chlebowy.

O pojemności rynku stanowi ludność europejska, stanowiąca około 200.000 osób. Z pośród ludności tubylczej tylko ludność żydowska (około 100.000 osób) nabywa w handlu drożdże do wypiekania ciastek.

Podkreślić trzeba, że należytemu wykorzystaniu rynku zbytu dla drożdży w Marokku stoi oprócz warunków klimatycznych także na przeszkodzie transport.

Drożdże są sprowadzane do Marokka — bezpośrednio przez właścicieli największych piekarń lub hurtowników pracujących w branży spożywczej.

DOKUMENTY WYMAGANE PRZY PRZETARGACH W BUŁGARJI.

Niejednokrotnie zdarza się, że delegaci i przedstawiciele firm polskich zgłaszają się do Poselstwa R. P. w Sofji z prośbą o zalegalizowanie dokumentów niezbędnych do przedłożenia przy stawaniu do przetargu w Bułgarji w kilka dni przed terminem przetargu lub w samym dniu przetargu.

Zwykle dokumenty te nie są należycie zalegalizowane przez odpowiednie władze

krajowe, co nie pozwala Poselstwu na ich legalizowanie, a zastąpienie legalizacji przez zaświadczenie nie zawsze jest wystarczające.

W związku z tem winni eksporterzy polscy zapamiętać, że dla dopuszczenia firmy polskiej do przetargu bułgarskie komisje przetargowe wymagają, aby do oferty były dołączone następujące dokumenty:

1) wyciąg z rejestru handlowego,
2) pełnomocnictwo dla delegata firmy lub jej przedstawiciela miejscowego,
3) zaświadczenie bankowe o złożonej kaucji.

Pozatem przy niektórych dostawach państwowych i komunalnych (lokomotywy, szyny, akcesorja kolejowe itp.) wymagane jest zaświadczenie odnośnych administracyj kolejowych i tramwajowych względnie Izb Handlowo - Przemysłowych stwierdzające, że firma zainteresowana była już dostawcą tych materjałów w kraju lub zagranicą.

Wspomniane dokumenty, t. j. wyciąg z rejestru handlowego, pełnomocnictwo dla delegata lub przedstawiciela oraz ewentualne zaświadczenie administracyj kolejowych i tramwajowych wzgl. Izb Handlowo - Przemysłowych, muszą być kolejno potwierdzone przez notarjusza, Ministerstwo Sprawiedliwości i Min. Spraw Zagran. w Warszawie. Legalizacja Ministerstwa Spraw Zagranicznych zazwyczaj jest poświadczona przez Poselstwo R. P. w Sofji, lecz może być tak samo legalizowana przez Poselstwo bułgarskie w Warszawie.

Dokumenty wystawione w Gdańsku muszą być poświadczone przez Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku i Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie.

Przekład powyższych dokumentów na język bułgarski (co jest konieczne) sporządza Poselstwo R. P. w Sofji.

PRZEPISY O IMPORCIE PRÓBEK W HISZPANJI

Hiszpańskie ustawodawstwo celne zezwala na wwóz bezwartościowych próbek bez żadnych formalności i bez opłacania względnie deponowania cła w następujących warunkach:

1) Jeśli próbka przedstawia się tak, iż nie może ona być zużytkowaną w inny sposób jak tylko do uzyskiwania zamówień.

2) Wolne są od cła również walizki i zwyczajne opakowanie próbek, o ile są one razem z niemi importowane.

3) Próbki tkanin, filców, cerat i tapet powinny być przedstawiane oddzielnie i nie mogą mieć w jakimkolwiek kierunku rozmiarów większych niż 40 cm, z wyjątkiem gdy próbka ma zachowane brzegi (kraj) wtedy bowiem może ona mieć szerokość sztuki materjału, z której została wyciętą. Próbki nie odpowiadające tym warunkom zostaną w chwili dopełniania formalności celnej uczynione niezdatnemi do użytku za pomocą wcięć 20 centymetrowych, idących w kierunku najkrótszego rozmiaru, chyba żeby importer zgodził się na opłacenie cła. O ile etykiety tkaninowe, przeznaczone do ubrań, będą przedstawione jako próbki, zostaną one również uczynione niezdatnemi do tego użytku.

4) Próbki kabli, listew drewnianych, drutu i sztab metalowych są wolne, o ile długość ich nie przewyższa 10 cm.

5) Próbki wina i likierów dopuszczone są we flaszeczkach do 3 decylitrów zawartości.

P. I. E.

IMPORT I KONSUMCJA NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

W okresie rocznym od zniesienia prohibicji w Stanach Zjednoczonych (15. 12. 1933 r.) stwierdzony został spadek konsumcji alkoholów. Według miarodajnych informacyj, legalna sprzedaż alkoholu w pierwszych 12 miesiącach po zniesieniu prohibicji wynosi około 42 miljonów galonów napojów spirytusowych i 21 milj. galonów wina, podczas gdy przeciętna sprzedaż przed prohibicją wynosiła 84.400.000 galonów napojów spirytusowych i 46 miljonów galonów wina (1 galon = 3.78 litra). Jedynie konsumcja piwa jest ta sama, co przed prohibicją, wyniosła w pierwszych 12 miesiącach około 33 miljonów beczek (1 beczka = 31½ galonu).

Według prasy amerykańskiej, przyczyny spadku sprzedaży napojów alkoholowych są następujące: istniejący jeszcze szmugiel i tajne gorzelnictwo, oraz stosunkowo wysokie ceny detaliczne, spowodowane wysokiemi opłatami wewnętrznemi i importowemi. Zdaniem prasy tajne gorzelnie i kontrabandę można jedynie usunąć drogą obniżenia cen detalicznych, które skolei wymagają zniżenia opłat wewnętrznych i redukcji stawki celnej. Według wszelkiego prawdopodobieństwa na przyszłym Kongresie sprawa obniżenia opłat od napojów alkoholowych będzie poruszona.

Należy dodać, że na spadek konsumcji alkoholowej w Stanach Zjednoczonych wpływają również rozmaite ograniczenia i zakazy w poszczególnych Stanach, które według Konstytucji Stanów Zjednoczonych mogą dowolnie regulować sprzedaż alkoholu. W 28-miu Stanach sprzedaż napojów alkoholowych jest zależna od zarządzeń lokalnych, w 17-tu Stanach jedynie sprzedaż piwa jest dozwolona, podczas gdy w 3-ch Stanach (Kansas, Georgia i Alabama) nadal istnieje prohibicja.

Whiskey w dalszym ciągu jest głównym trunkiem alkoholowym, którego konsumcja wynosi około 33.3 procent ogólnych napojów spirytusowych (poza piwem).

Konsumcja napojów alkoholowych w Stanach Zjednoczonych w pierwszym roku po

prohibicji:

Piwo (za pierwsze 9 miesięcy) — 29.000.000 beczek

inne napoje alkoholowe:	w galonach	w%
Whiskey	34.000.000	55.3%
Wino	21.000.000	34,1%
Gin	4.000.000	6.5%
Likiery	2.000.000	3.3%
Rum	500.000	8%
Razem	61.500.000	100%

Zmniejszenie konsumcji alkoholu odbiło się na imporcie napojów alkoholowych. Wobec tego rząd nie ograniczył importu alkoholu, jakkolwiek pierwotnie zamierzał to uczynić, za pomocą kontyngentów importowych. Poniżej umieszczone cyfry przedstawiają import napojów alkoholowych za przeciąg 10 miesięcy 1934 r. Przeglądając te cyfry należy jednak pamiętać, że nie przedstawiają one konsumcji zagranicznych napojów alkoholowych, gdyż obejmują one również napoje, które jakkolwiek sprowadzone do Stanów Zjednoczonych, pozostają jeszcze w stosunkowo wielkich ilościach w składach wolnocłowych.

Import za okres styczeń — październik 1934:

Gatunek	Ilość (w galonach)	Wartość (w dolarach)
Wódki	431.642	2.725.018
Gin	123.346	380.265
Rum	177.939	757.571 (*)
Whiskey	3.871.834	10.809.098
Różne	476.099	2.276.328
Wina	3.057.462	4.328.478

Import z Polski w porównaniu z importem z innych krajów był stosunkowo mały. Wynosi on zaledwie 0,085 procent wartości importu ogólnego. Przyczyny stosunkowo małego udziału Polski w imporcie do Stanów Zjednoczonych są łatwe do wytłumaczenia. Głównym artykułem importowym jest whiskey, a Polska tego rodzaju wódki nie wyrabia w poważnych ilościach. Rodowici Amerykanie stosunkowo mało piją wódki, podczas gdy kolonja polska pije polską wódkę tylko przy nadzwyczajnych okazjach, gdyż jest ona zbyt droga dla codziennego użytku. Na codzień wystarczy t. zw. „bath lub gin“, który można nabyć w cenie mniejwięcej 80 centów do 1 dolara za „pint“ (około ½ litra), podczas gdy wódka polska kosztuje około 4 dolarów za litr. Polskie likiery również z tych samych powodów nie są artykułem codziennej konsumcji w kolonji polskiej. Sprzedaż likierów polskich na ogólnym rynku amerykańskim jest utrudniona ze względu na poważną konkurencję ze strony pierwszorzędnych likierów, przedewszystkiem francuskich, bardzo dobrze wprowadzonych na rynku amerykańskim. Dodać należy, że likiery francuskie są bardzo intensywnie reklamowane w prasie amerykańskiej, natomiast reklamy likierów polskich w prasie anglosaskiej brak zupełnie.

(*) Cyfra ta obejmuje import począwszy od maja. Przed tym okresem import włączony do pozycji „Różne“.

Import z Polski za okres styczeń—październik 1934:

Gatunek	Ilość (w galonach)	Wartość (w dolarach)
Whiskey	1.531	6.329
Wódka	2.124	7.302
Likiery i t. d.	3.554	12.378
Wina	149	284

W przeciwieństwie do importerów polskiej wódki, Rosja stara się zdobyć *ogólny* rynek amerykański, a nie ogranicza się do nielicznej zresztą kolonji rosyjskiej w Stanach Zjednoczonych. Mimo propagandy prowadzonej przez sowieckie przedstawicielstwo handlowe sprzedaż wódki rosyjskiej jest stosunkowo ograniczona. Według statystyki amerykańskiej, ogólny import wódki rosyjskiej w przeciągu pierwszych dziesięciu miesięcy 1934 r. wyniósł zaledwie 3.500 galonów, wartości 9.800 dolarów, a więc o 2.000 dolarów więcej, niż wartość polskiej wódki importowanej do Stanów Zjednoczonych. *P. I. E.*

NOWE PRZEPISY DLA ARTYKUŁÓW PODLEGAJĄCYCH LICENCJOM PRZEWOZOWYM W INDJACH HOLENDERSKICH.

Odnośne rozporządzenie wydane zostało również 21-go stycznia 1935 r. z mocą obowiązującą od dnia 22 stycznia 1935 r. do dnia 22 listopada 1935 r., a więc na okres 10 miesięcy. Na zasadzie tego rozporządzenia dozwolony jest przywóz następujących ilości:

a) zwyczajnego przeźroczystego, niekolorowanego szkła okiennego (Nr. statystyki 466 i 1466) 450.000 m²;

b) niekolorowanych i nierżniętych szklanek (wasserglass). (Nr. statystyki 474 i 475) — 700.000 tuzinów;

c) zwyczajnych butelek (Nr. statystyki 478 i 479) 150.000 tuzinów;

d) szkieł do lamp (za wyjątkiem z miki), (Nr. statystyki 482 i 483) — 630.000 tuzinów;

e) emaljowanych żelaznych garnków, — kubłów i kotłów na wodę (Nr. statystyki od 742 do 745 włącznie) — 330.000 tuzinów;

f) emaljowanych żelaznych talerzy, kubłów, łyżek i innych przyborów kuchennych i stołowych (Nr. statystyki 746) — 2.350.000 kg. brutto;

g) rowerów (Nr. statystyki 833) — 25.000 sztuk;

h) części rowerowych (Nr. statystyki 834) 7.500.000 kg. brutto.

Przepisy o wydawaniu pozwoleń generalnych i specjalnych są zupełnie analogiczne z przepisami, obowiązującemi przy przywozie niebielonych tkanin bawełnianych, a mianowicie: prawo udzielania jednych i drugich przysługuje Dyrektorowi Departamentu dla Spraw Ekonomicznych wedle swobodnego uznania, również jednak na zasadzie podań, wyjaśniających, że firma regularnie zajmuje się importem danego rodzaju artykułów, oraz podających wysokość importu — przez firmę poszczególnych artykułów w roku 1933.

Różnica pomiędzy pierwszym a drugim rodzajem ograniczeń przywozowych polega na tem, że o ile kontyngenty dla niebielonych tkanin zostały tak obliczone, aby stanowiły istotne zmniejszenie ilości przywożonych, o tyle kontyngenty dla drugiej grupy artykułów ustalone zostały bardzo obszernie, nie mając na celu zmniejszenia importu jako takiego, albowiem celem głównym tego drugiego rozporządzenia jest tylko skierowanie importu w pewnym określonym kierunku.

WARUNKI ZBYTU SZCZECINY WE FRANCJI

Zamknięcie rynku niemieckiego dla eksportu szczeciny polskiej spowodowane trudnościami płatniczemi zmusiło polski przemysł szczeciniarski do szukania nowych rynków zbytu w krajach zachodnio-europejskich.

Eksport szczeciny polskiej do tych krajów istniał wprawdzie poprzednio, lecz w stopniu nieznacznym zwłaszcza o ile chodzi o Francję. Rozwój eksportu do Francji napotyka na trudności, zarówno ze względów rynkowych, jak i spowodu technicznej strony eksportu i metod handlu szczeciną polską.

Ogólny import szczeciny do Francji zmniejszył się wobec zaostrzenia się kryzysu we Francji w 1934 r.

Import wynosił:

Szczecina surowa niesegregowana (en masse)

w r. 1933 2,819 q — 781 tys. fr.
w r. 1934 1.660 q — 545 tys. fr. (10 miesięcy)

Szczecina segregowana w pęczkach

w r. 1933 7.979 q — 17.398 tys. fr.
w r. 1934 5.782 q — 9.394 tys. fr. (10 miesięcy)

Na rynku francuskim daje się zauważyć bardzo poważna konkurencja szczeciny rosyjskiej, opanowującej coraz szerzej rynki zachodnio-europejskie, zwłaszcza że surowiec rosyjski posiada przewagę nad polskim, nietylko bowiem sam włos jest grubszy i elastyczniejszy, ale i procent wyżej cenionego długiego włosa jest w szczecinie rosyjskiej wyższy, co pozwala na lepszą kalkulację cen. Stosunek procentowy włosów w zależności od długości włosa w polskiej szczecinie pochodzącej z jednego zwierzęcia przedstawia się przeciętnie, jak następuje:

długość włosa	od 2½ cala do 2¾ cala	— 50%
„ „	3 cale	20%
„ „	3¼ cala	15%
„ „	3½ cala	12%
„ „	3¾ cala i wyżej	3%

Dla surowca rosyjskiego procent włosa długiego w granicach od 3¾ cala do 4½ cala wynosi blisko 10%.

Przemysł szczeciniarski w Rosji Sowieckiej został ostatnio zorganizowany według nowoczesnych metod technicznych, przez co towar uległ całkowitej standaryzacji, co ułatwia ogromnie zawieranie tranzakcyj. Kalkulacja handlowa jest znacznie uproszczona, a solidność przygotowania szczeciny rosyjskiej do eksportu daje nabywcy gwarancję otrzymania takiego towaru, jaki mu jest potrzebny i nie naraża fabrykanta na straty wynikłe bądź ze złego spreparowania bądź też niedokładnej klasyfikacji tego artykułu. Przeciętne ceny dla szczeciny rosyjskiej żółtej mytej i segregowanej, lecz niegotowanej wynoszą:

długość włosa	2 cale	10	fr. za 1 kilogram
„ „	2¼ cala	20	„ „ „
„ „	2½ cala	28	„ „ „
„ „	2¾ cala	35	„ „ „
„ „	3 cale	56	„ „ „
„ „	3¼ cala	71	„ „ „
„ „	3½ cala	115	„ „ „
„ „	3¾ cala	145	„ „ „
„ „	4 cale	170	„ „ „
„ „	4¼ cala	180	„ „ „
„ „	4½ cala	200	„ „ „
	4¾—5 cali	240	„ „ „

Szczecina rosyjska jest ponadto niegotowana, a jedynie myta i segregowana. Ta okoliczność wbrew oczekiwaniom w znacznym stopniu sprzyja zapotrzebowaniu na ten artykuł. Tłumaczy się to tem, iż fabrykanci francuscy szczotek i pendzli są zrażeni pewną niefachowością w preparowaniu szczeciny importowanej (również i polskiej), która przedostawała się do Francji często niedogotowana (niezachowane 2-godzinne minimum gotowania) lub niedosuszona i narażała nabywcę na straty wskutek złej jakości towaru i ubytek na wadze. Dlatego też wolą oni nabywać szczecinę niegotowaną, którą sami następnie preparują, względnie która zostaje preparowana w specjalnych zakładach we Francji, dostarczających odpowiednim fabrykom już gotową do użytku szczecinę. Gotowanie szczeciny powoduje dodatkowe koszty, wynoszące około 12 fr. od 1 kg, oraz daje stratę na wadze około 6%, jednakże przygotowana szczecina we Francji jest chętnie nabywana, gdyż daje gwarancję fachowego i solidnego wykonania. Ceny rosyjskiej szczeciny żółtej preparowanej są we Francji następujące:

długość włosa	60 m/m	40 fr. za 1 kg
„ „	65 „	48 fr. „ „
„ „	70 „	53 fr. „ „
„ „	75 „	57 fr. „ „

„	„	80	„	65 fr.	„	„
„	„	85	„	78 fr.	„	„
„	„	90	„	115 fr.	„	„
„	„	95	„	140 fr.	„	„
„	„	100	„	160 fr.	„	„
„	„	105	„	185 fr.	„	„
„	„	110	„	200 fr.	„	„
„	„	115	„	230 fr.	„	„
„	„	120	„	235 fr.	„	„
„	„	125	„	240 fr.	„	„
„	„	130	„	245 fr.	„	„

Ceny francuskiej szczeciny w granicach rozmiarów włosa otrzymywanych ze świń krajowych, a więc od 55 m/m do 110 m/m, nie odbiegają prawie od wyżej przytoczonych cen szczeciny rosyjskiej.

Ceny szczeciny polskiej notowane są inaczej, mianowicie za kilogram różnych długości włosa w stosunku procentowym następującym:

długość	włosa	2¾ cala	— 50%	za kg 65 fr.
„	„	3 cale	— 20¾	
„	„	3¼ cala	— 15%	
„	„	3½ cala	— 12%	
„	„	3¾ i więcej	— 3%	

Dodać trzeba, że importowana do Francji szczecina chińska dostarczana jest również jako niegotowana, lecz segregowana i myta, przyczem standaryzowana według poszczególnych gatunków i długości włosa.

Ze względu na swe odrębne właściwości szczecina ta nie stanowi konkurencji dla szczeciny polskiej.

Szczecina polska jest poszukiwana na rynku francuskim, niemniej jednak niedokładne lub niefachowe preparowanie jej oraz brak właściwej klasyfikacji utrudnia możność wzmożenia dostaw. Poza wprowadzonemi w Polsce ograniczeniami wywozu szczeciny nieoczyszczonej konieczne jest wprowadzenie nowoczesnych urządzeń technicznych przy przygotowywaniu szczeciny oraz standaryzacji według gatunków i wymiarów włosa. Sprawa właściwego zorganizowania handlu szczeciną polską jest również ważna, jak i sprawa jej normalizacji. Przykładem tego jest właśnie szczecina rosyjska, której eksport do krajów zachodnio-europejskich jest zcentralizowany i regulowany, co stwarza możność nietylko normowania cen zależnie od konjunktury rynkowej, ale również i oddziaływania na samą konjunkturę przez dopuszczenie na rynek takiej ilości szczeciny i takich gatunków, których brak w danym momencie wpływa na wzrost zapotrzebowania. Tranzakcje są zawierane na partje różnych gatunków szczeciny, co zmusza hurtownika do nabywania towaru tańszego, zarówno jak i droższego, zapewniając w ten sposób produkcji rosyjskiej zbyt nietylko szczeciny wysoko wartościowej, lecz również i pospolitych gatunków. Taki monopolowy charakter produkcji krajowej i eksportu szczeciny rosyjskiej daje jej bezwątpienia przewagę w konkurencji ze szczeciną polską, której ceny na skutek konkurencji wewnętrznej często wykazują nieuzasadnioną obniżkę na rynkach francuskich. Zaznaczyć przytem należy, iż ceny szczeciny rosyjskiej, dostosowując się do ogólnej sytuacji gospodarczej Francji, wykazują obecnie tendencję zniżkową, co należy mieć na uwadze przy eksporcie szczeciny polskiej.

Import do Francji sierści bydlęcej i końskiej oraz włosia uległ również w r. 1934 wybitnej zniżce.:

Sierść bydlęca, końska i inna za wyjątkiem koziej rok 1933 — 6.643 q — 1.751 tys. fr. rok 1934 — 10 mies. — 3.314 q — 874 tys. fr.

Włosie surowe rok 1933 — 18.757 q — 10.613 tys. fr.; rok 1934 — 10 mies. 12.623 q — 6.622 tys. fr.

Ceny kształtują się dla włosia końskiego mieszanego (z grzywy i ogona) od 5 do 5,25 fr za kg (długiego włosia z ogona od 9 do 10 fr. za kg).

Sierść notowana jest w granicach od 0,50 do 3 fr za kg. Odbiorcy francuscy stwierdzają naogół, iż sierść pochodzenia polskiego jest niedostatecznie oczyszczona i źle segregowana. P. I. E.

METODY AKCJI REKLAMOWEJ I PROPAGANDOWEJ DLA EKSPORTU DO FINLANDJI.

Sposób obsługiwania rynku fińskiego zagranicznym materjałem propagandowym i reklamowym można podzielić na trzy różne kategorje:

Wielki przemysł posiada bezpośrednie stosunki z producentami i dostawcami surowców i półfabrykatów pochodzenia zagranicznego, unikając z reguły pośredników, — znajdujących się na terenie niefińskim. Posiada często bezpośredni kontakt za pośrednictwem miejscowych firm ajenturowych z zagranicznemi źródłami nabycia: hutami, kopalniami, fabrykami, rolnictwem.

Źródła nabycia surowców, półfabrykatów, zbóż i t. p., nadsyłają swemu fińskiemu odbiorcy materjał propagandowo-reklamowy dla niego osobiście lub też dla personelu przezeń zatrudnionego.

Kupcy i firmy hurtowe pozostają w pośrednim zazwyczaj stosunku handlowym z dostawcami surowców, półfabrykatów i gotowych artykułów przemysłowych i produktów rolnych i stanowią pośredników dla przemysłu lub handlu detalicznego. Taki pośredni stosunek z zagranicznemi źródłami nabycia utrzymują hurtownicy i firmy hurtowe jedynie za pośrednictwem ajentów, firm fińskich posiadających stałą swoją siedzibę w Finlandji i znajdujących się w bezpośrednich stosunkach handlowych ze źródłami naby-

cia zagranicą. W rzadkich wypadkach gdy hurtownicy posiadają bezpośrednie stosunki handlowe z zagranicą, obsługiwani są oni przez przyjezdnych przedstawicieli (corocznych) mocodawców.

Mocodawcy ci nadsyłają przedstawicielowi swemu w Finlandji materjał propagandowo- reklamowy dla rozesłania klienteli.

Ajenci i firmy ajenturowe posiadają bezpośredni kontakt ze źródłem produkcyjnem (zagranicz. przemysłem, rolnictwem, kopalniami, hutami i t. p.) oraz trwałe i bezpośrednie stosunki z wielkimi odbiorcami rynku fińskiego (przemysłem, rolnictwem, handlem hurtowym, młynami). Rzadko bardzo fińscy ajenci i firmy ajenturowe współdziałają bezpośrednio z detalistami. Firmy ajenturowe można podzielić na dwie różne kategorje:

a) ajenci i firmy ajenturowe, które same ponoszą koszta swej działalności reklamowo-propagandowej;

b) ajenci i firmy ajenturowe, których akcję propagandową opłaca zagraniczny mocodawca.

Ciężar całej akcji propagandowo-reklamowej spada na ajentów i firmy ajenturowe. Firmy te dostarczają przemysłowi, hurtownikom, rolnictwu cały materjał propagandowo-reklamowy, nadesłany im przez mocodawców zagranicznych.

Zainicjowany został ten system opracowywania poszczególnych rynków odbiorcz. początkowo przez wielki przemysł niemiecki, potem przystąpili do niego Anglicy i Amerykanie.

System reklamowy oparty jest (poza utrzymaniem trwałych osobistych stosunków z całą klientelą) na rozsyłaniu materjału propagandowo - reklamowego całej klienteli, przyczem należy wyróżnić materjał: a) wysyłany pod adresem poszczególnych dyrektorów, b) rozpowszechniany wśród personelu biurowego danych przedsiębiorstw oraz c) wysyłany pod adresem biura.

Materjał wspomniany w p. a) może posiadać większą wartość, natomiast odnośnie punktu b) nie może posiadać większej wartości, by nie spowodować u odbiorcy domniemania, iż chodzi tu o „łapówkę". Dlatego też należy z reguły dbać, aby materjał wysyłany pod adresem poszczególnych urzędników posiadał wartość wyłącznie reklamową. Do punktu c): są to kalendarze, bloczki, plakaty ścienne itp. druki sporządzane zazwyczaj w języku niemieckim lub angielskim.

Najszerzej akcję wysyłania materjału propagandowego stosują firmy niemieckie. Wielkie koncerny niemieckie, jak również firmy angielskie i eksporterzy amerykańscy przesyłają za pośrednictwem swych stałych ajentów lub przyjezdnych przedstawicieli względnie bezpośrednio dyrektorom przemysłu i podległym im urzędnikom materjał propagandowo-reklamowy, składający się bardzo często z ołówków automatycznych, popielniczek, tek, portfeli, skórzanych lub metalowych papierośnic, biurowych zegarów, bibuły atramentowej i notesów w oprawie skórzanej, przycisków do papieru (presse papier), kałamarzy szklanych i metalowych, piór wiecznych, kalendarzy, plakatów itp., t. j. wszystkiego co jest potrzebne do użytku biurowego.

Anglicy zaczęli również wprowadzać reklamę do życia prywatnego odbiorcy (wyłącznie dyrektorów), dostarczając im różne artykuły do domowego użytku (jedynie w formie noworocznych życzeń oraz gratulacyj na Boże Narodzenie (jak: noże, widelce, sery, plumpuddings, kieliszki, filiżanki, flakony (syfony do wody sodowej i t. p., co jednak należy traktować raczej jako akty życzliwości dla utrzymania osobistych stosunków, a nie jako bezpośrednią reklamę.

Materjał biurowo - propagandowy nosi oczywiście nazwę firmy lub artykułu, który propagująca firma przedstawia lub importuje.

Dotychczasowa polska działalność w tej dziedzinie była bardzo słaba i ograniczała się do ulotek i plakatów handlowych, katalogów itp., sporządzanych nierzadko w języku polskim lub drukowanych w sposób niedość plastyczny, jakkolwiek sztuka plakatowa stoi w Polsce na bardzo wysokim poziomie.

Należy nadmienić, że plakaty, okólniki, katalogi ilustrowane i t. p. materjał handlowo-propagandowy jest wolny od cła, o ile jest drukowany w języku niefińskim i nieszwedzkim. Inne druki opłacają 10 Fmk. za 1 kg. brutto. Wszystkie inne materjały reklamowe są clone stosownie do materjału, z którego są wyrabiane (wraz z opakowaniem).

Oczywiście sam mocodawca opłaca zagraniczne cło, czyli że fiński ajent-przedstawiciel obciąża jego rachunek po uregulowaniu rachunku urzędu celnego. Przesyłki do dyrektorów są wysyłane zawsze franco odbiorca za pośrednictwem miejscowej firmy spedycyjnej. Ajent ponosi wszystkie wydatki i obciąża potem rachunek mocodawcy. Identyczne postępowanie istnieje przy rozsyłaniu materjału do poszczególnych urzędników (pod adresem ich biura), często również i do samego ajenta-przedstawiciela mocodawcy zagranicznego. P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 do 17 lutego 1935 R.

ALGIER. Suma licencyj udzielonych na pierwsze półrocze 1935 r. na import drzewa polskiego do Algerji wynosi 1.350 ton. Globalna kwota licencyj przyznanych importerom drzewa polskiego w pierwszem półroczu 1934 r. wynosiła 1.030 ton.

AUSTRJA. W związku z wydaniem nowych zakazów podane zostały do wiadomości normy udzielania pozwoleń przywozu.

Podania o pozwolenie przywozu na majeranek (z pozycji taryf. Nr. 40 a 2) wnoszone mają być do odnośnych organizacyj rolniczych. podania dotyczące innych towarów do odnośnych Izb Handlowych. Podania obejmować winny zapotrzebowanie na miesiąc luty i marzec 1935 r. i zaopatrzone mają być dowodami przywozu (oclenia) z roku 1933, względnie w pierwszym kwartale 1933 r.

Odnośnie towarów, o których mówią uwagi do pozycji 194 austr. taryf celnych (są to surowce do fabrykacji jedwabiu sztucznego sprowadzane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu, bez cła), jakoteż odnośnie aluminjowych blach falistych z pozycji 414 a 4 i 414 b 3, upoważnione zostały urzędy celne aż do odwołania udzielać pozwoleń w krótkiej drodze przed ostateczną odprawą towarów.

BELGJA. Z dniem 2 lutego 1935 obniżona została opłata importowa od masła, która wynosi obecnie 7,50 fr od 1 kg.

BRAZYLJA. Według ostatnich zarządzeń wszelkie dewizy przypadające z eksportu towarów brazylijskich mają być sprzedawane bankom brazylijskim w wolnym obrocie, banki zaś 35 proc. dewiz przekazują po kursie urzędowym Bankowi Brazylijskiemu.

CHINY. Zwolnione zostały od opłaty celnej używane znaczki pocztowe, zarówno chińskie jak i zagraniczne. Z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązuje nowy podatek od alkoholu, który wynosi: od spirytusu etylowego 0,13 dol. i denaturowanego 0,065 dol.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 10 lutego 1935 r. obowiązują nowe dodatkowe opłaty za zboże, które przedstawiają się następująco: żyto 31 (dot. 33); jęczmień 31 (32); owies 27 (29) kc. za 100 kg. Dodatkowe cło na pszenicę i półprodukt obniżone zostało z 21 na 20 kc.

ESTONJA. Ogłoszone zmiany estońskiej taryfy celnej dotyczą wielu pozycyj, m. in. obejmują następujące artykuły, interesujące eksport polski: sól (poz. 33), skóry futrzane (poz. 55), skóry futrzane (poz. 56), wyroby ciesielskie i bednarskie (poz. 59), posadzka (poz. 61 1a), wyroby ceramiczne (poz. 73), wyroby szklane (poz. 77), biel cynkowa (poz. 131 p. 2), naczynia emaljowane (poz. 150 p. 3), materjały wybuchowe (poz. 159).

FRANCJA. Ustanowione zostały na rok 1935 kontyngenty na drzewo i wyroby drzewne; ilość została w stosunku do roku 1934 o 20 proc. zmniejszona. Pozatem do dyspozycji ministerstwa rolnictwa ustanowiono dodatkową ilość w wysokości 230.400 ton drzewa i 2.500 q wyrobów drzewnych, które mogą być wykorzystane w miarę potrzeby. Deklarację na przydział kontyngentów należy składać najpóźniej do dnia 28 lutego rb.

HISZPANJA. Po zawarciu przez Hiszpanję traktatu handlowego z Holandją dorzucono do istniejącej taryfy celnej nową pozycję Ex 978, w następującem brzmieniu:

Mączka ziemniaczana i tapjoka dla celów przemysłowych nieodbarwiona, nieodczyszczona i nie poddana rafinacji, zniżka cła autonomicznego 10 proc. Pts. 13,50 złot. za 100 kg. Okólnik do hiszpańskich władz celnych ustala, że kraje, które, jak Polska, korzystają z prawa największego uprzywilejowania, mają prawo korzystać z cła konwencyjnego wedle poz. Ex 978.

Na mocy dekretu z dnia 30 stycznia 1935 r. ustanowiony został kontyngent na mięso surowe za rok 1935 w wysokości 1.110 ton. Rozporządzeniem z dnia 2 lutego 1935 powiększona została lista towarów skontyngentowanych, przez wciągnięcie na nią następujących artykułów: poz. 933 — kazeina; poz. 176 — skóry surowe niesolone i niefarbowane; 177 — skóry solone i suszone; 178 — skóry świeże, również solone; 178 — jelita solone: 1448 — róg w stanie naturalnym: 1022 — celuloza.

HOLANDJA. **Dalsze zniżki kontyngentów.** — **Ceramika ścienna.** Okres skontyngentowania 1. II. 35 — 1. II. 1936. Lata bazowe (1928/29/30); ustawowo przysługujący kontyngent 30 proc. wartości.

Fajans sanitarny. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1928/29/30; ustawowo przysługujący kontyngent 15 proc. wartości.

Fajans inny. Okres skontyngentowania 1. II. — 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1928/30; ustawowo przysługujący kontyngent obniżono z 35 proc. do 25 proc. wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Porcelana. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1923/29/30 i ustawowo przysługujący kontyngent 45 proc. wartości.

Koszule robotnicze i bielizna damska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. X. 1935. Lata bazowe 1931/32; ustawowo przysługujące kontyngenty obniżono z 50 proc. na 20 proc. wartości lub wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Czapki i berety. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1931/32, przysługujące kontyngenty obniżono z 45 proc. na 25 proc. wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Konfekcja męska i damska gumowana. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1930/31: ustawowo przysługujące kontyngenty 40 proc. wartości.

Konfekcja męska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Konfekcja damska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 15 proc. wartości.

Materjały wełniane i półwełniane. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. IX. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Trykotaże. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. X. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Szkło stołowe. Nowy okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1931/32; ustawowo przysługujące kontyngenty 40 proc. wartości.

JAPONJA. Prace nad reformą taryfy celnej idą w kierunku zmiany nomenklatury i stawek w poszczególnych pozycjach w zależności od zmian konjunktur światowych i stanu przemysłu krajowego. Zgodnie z informacjami prasy japońskiej przewidziana jest podwyżka cła na kwas acetylo-salicylowy, fibrę wulkaniczną, używane pończochy jedwabne. zniżka cła na kamienie szlachetne oraz zniesienie cła na surówkę żelaza.

LITWA. Dekretem z dnia 6 lutego 1935 r. wprowadzone zostały projektowane zmiany taryfy celnej litewskiej. Ogółem około 70 pozycyj taryfy celnej uległo zwyżce od 25 do 75 proc. Jeszcze większą zwyżką objętych zostało około 10 grup towarowych w stosunku do państw, z któremi Litwa nie posiada traktatu. Zwyżką cła objęte zostały m. in.: zboża specjalnie niewymienione, ryż, mak, kasza, ryby świeże, makuchy, skóry niewyprawione, benzyna, produkty chemiczne, szyny kolejowe, dywany itp.

W dniu 7. II. 35 ogłosił rząd litewski rozporządzenie, wprowadzające kontrolę importu dla bardzo wielu artykułów z równoczesnem ustaleniem opłat za uzyskanie pozwoleń przywozowych.

ŁOTWA. Zgodnie z rozporządzeniem z 15. XII. 34 wprowadzony został monopol lnu i konopi. Prawo kupna, sprzedaży, przywozu i wywozu zagranicę lnu i konopi w stanie obrobionym i nieobrobionym przysługuje wyłącznie państwu. Ceny zakupu ustala Gabinet Ministrów. Monopolem lnu i konopi zarządza Wydział monopolu lnianego przy Dep. Gospodarki.

Z dn. 15. I. 1935 wprowadzone zostało zarządzenie, w myśl którego Gabinet Ministów ma prawo zastosowania w całości lub częściowo minimalnych stawek celnych do wyrobów tych krajów, które z Łotwą nie zawarły specjalnych umów, o ile jednak kraje te nie traktują eksportu towarów łotewskich gorzej niż któregokolwiek państwa trzeciego

Według zarządzenia z dn. 14. I. 35 ustawa o handlu importowym została zmieniona w tym sensie, że podania o udzielenie zezwolenia na prawo importu towarów w każdym roku winny być składane w Dep. Przemysłu i Handlu Min. Skarbu najpóźniej do 1 grudnia roku poprzedniego. Kupcy, którzy zakładają nowe przedsiębiorstwa, mogą podanie składać z chwilą rozpoczęcia działalności.

MAROKKO. Według doniesień prasy projektowaną jest zwyżka dotychczasowego cła w wysokości 12 i pół proc. ad valorem. Pozatem mają być wprowadzone kontyngenty regulujące import do Marokka.

MEKSYK. Dekretem z dnia 31 grudnia 1934, ustalono nową dodatkową opłatę celną od towarów importowanych, która wynosi 3 proc. od towarów wogóle i 10 proc. od towarów przysyłanych pocztą.

PANAMA. Na mocy dekretu z dnia 4 stycznia 1935 r. ustanowione zostały nowe opłaty konsularne, które wynoszą za legalizację faktury towarów wolnych od opłaty celnej 5 proc., za inne 3 proc. Pozatem wymagane jest w fakturze konsularnej obok wartości ogólnej podanie wysokości opłat dodatkowych aż do załadowania na okręt, jeśli towar jest sprzedawany „fob" i kosztów frachtu morskiego i ubezpieczenia, jeśli towar jest sprzedawany „cif" Panama.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska ciesząca się przychylną opinją obejmie przedstawicielstwa polskich firm eksportowych na tamtejszym terenie. E/2538/21/Ch.

Firma agenturowa w Indjach Brytyjskich pragnie zastępować polskich eksporterów. E/4011/3B/Ch.

Reprezentacyjna firma belgijska, wyspecjalizowana i dobrze obeznana w branży metalowej, interesuje się reprezentacjami eksporterów paliwnych branż. E/4051/21/Ch.

Ruchliwa firma palestyńska pragnie powiększyć zasięg stosunków handlowych z firmami polskiemi. E/4331/21/Ch.

Firma amerykańska interesuje się importem wódek i likierów z Polski. P/3982/47/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się importem zbiornika kamionkowego odpornego na działanie kwasów. P/3321/47/Ż.

Firma w Essen interesuje się importem wyrobów sanitarnych z Polski. P/4433/21/Ż.

Firma polsko - angielska interesuje się zakupem metali, chemikalij, towarów tekstylnych, sprzętów kuchennych, konserw, dykt, szkła, naczyń emaljowanych i aluminjowych. P/3390/3B/Sz.

Firma włoska pragnie zakupić w Polsce fajki. P/2555/3R/Sz.

Firma włoska poszukuje dostawców różnego rodzaju zabawek. P/4340/34/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MIESIĄCU LUTYM.

Ograniczenia dobrowolne połowów szprotów przez Spółdzielnię Rybacką, które ogarnęły znaczną część miesiąca nie zdołały przeszkodzić temu, że luty z 2.375.080 kg. ryb morskich złowionych w połowach przybrzeżnych stał się miesiącem bezwzględnego rekordu. Oczywiście, bez zastosowania ograniczeń, i należy dodać, — w razie większej chłonności rynku dla szprota wędzonego i świeżego rekord z lutego r. b. wypadły jeszcze znacznie wyżej. Z końcem miesiąca ustały ograniczenia ilościowe, gdyż zwiększyło się zapotrzebowanie wobec nadchodzącego postu. Stwierdzić wypada, że późno przypadająca Wielkanoc wywarła może w danym wypadku decydujący wpływ: przy Wielkanocy w końcu marca, jak nietrudno wywnioskować, nie byłoby mowy o sztucznem ograniczaniu połowów w lutym.

Nieodzownem się wydaje na przyszłość zastosowanie planu konsumcji szprotów w przedpostnym okresie, tak ażeby ograniczenie połowów straciło w jaknajwiększym stopniu rację bytu. Na ten właśnie okres, najlepiej zresztą nadający się (styczeń — luty) do dalekich transportów szprota nietylko wędzonego ale i świeżego, przygotowana być winna rokrocznie akcja propagandowa za spożyciem szprota z pokazami i zastosowaniem ulotek o spożyciu szprota, przyrządzaniu jego i konserwowaniu. Równolegle w tym okresie koniecznem by było wprowadzanie szprota do jadłospisu (zupy, zaprawiane szproty) w oddziałach wojskowych, oraz jadłodajniach, pensjonatach etc. przyczem koniecznem by było stworzenie odpowiednich warunków przewozu kolejowego i specjalnej taryfy.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego poszczególnych gatunków ryb zło-

wiono w lutym: szprotów 2.294.000 kg. (średnia wartość 6 gr. za kg), śledzików 55.940 kg. (0,25 zł. za kg), dorszy 8.730 kg. (0,30), łososi dużych 8.480 kg. (4.00 zł.), mielnic 200 kg. (2,40), troci 590 kg. (5,00) flądrer 2.680 kg. (0,50), węgorzy 740 (1,20), szczupaków 2.420 kg. (1,60), okoni 300 (0,80), płotek 1000 (0,40).

Połowy szprotów, mimo ograniczenia, przewyższyły połowy z lutego 1934 r. o 303.000 kg. Rozbudowany przemysł wędzarniany całkowicie dawał sobie z tą ilością radę; zaczął on pracować na trzy zmiany dopiero z końcem miesiąca, kiedy to zaczął odczuwać się brak surowca już przy pełnem zatrudnieniu wielkich wędzarń w Gdyni.

Podział połowów pomiędzy obwody był następujący: Hel: 982.610 kg. wartości 92.428 złotych, od Jastarni do Wielkiej Wsi 402.390 kg., wartości 32.869 zł., od Chłapowa do granicy niemieckiej 2.660 kg. — 1.315 zł., od Pucka do Obłuża: 71.320 kg. — 8.987 zł., Gdynia: 916.100 kg. — 62.735 zł. (Gdynia — wzrost, w Helu spadek). W zbycie połowów — tendencja zwiększania udziału wędzarń jako głównego klijenta naszego rybołówstwa została zachowana. Wędzarnie zakupiły z ogólnej ilości 1.462.030 kg. wartości 95.654 zł., inni odbiorcy 910.450 kg. — 102.015 zł. do Gdańska wywieziono 2.600 kg. wartości 665 zł.

RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W LUTYM.

Podobnie jak styczeń, miesiąc luty wykazał ożywione obroty w dowozie ryb tak z własnych połowów jak i z importu. Sami rybacy gdyńscy dowieźli 916 ton ryb, a dowozy rybaków z innych miejscowości do Gdyni były dość znaczne. Z zagranicy przywóz towarów rybnych wyniósł 3.030 ton, z czego przypada 122 tony drobnicy wyładowanej poza portem rybackim z 15 statków (z tego jeden polski). Do portu rybackiego zawinęło ogółem 16 statków (w tem trzy statki polskie) przywożąc 2.908 ton ryb: z Norwegji 7 statków z 414 ton śledzi solonych, 563 ton śledzi świeżych w lodzie, 477 ton śledzi zamrożonych, 2 tony dorszy i 4 tony konserw; z Islandji jeden statek z 538 ton śledzi solonych-matjasów; z Belgji 3 statki (w tem jeden polski) z 381 ton śledzi świeżych w lodzie; z Danji jeden kuter z 10 ton dorszy świeżych; z Holandji 3 statki (z czego 2 polskie) z 235 ton śledzi solonych; z Anglji jeden statek z 283 ton śledzi solonych. Poza portem rybackim (w porcie handlowym wyładowano: 13 ton tranu (Norwegja, Danja, Niemcy), 6 ton dorszy z Danji, 22 ton konserw rybnych (Holandja, Niemcy, Portugalja, Szwecja) i 82 ton śledzi solonych z Holandji.

Ogółem więc śledzi: solonych, było 1.552 ton, świeżych 944 ton, zamrożonych 477 ton, konserw 26 ton, tranu 13 i dorszy 18 ton.

Z portu rybackiego wysłano 224 wagonów z rybami, z czego tranzytem do Rumunji 6, do Czechosłowacji 7, do Gdańska 9, a reszta do kraju.

O ile obroty wędzarń gdyńskich były bardzo ożywione, to firmy importowe wykazywały bardzo słabe obroty zwłaszcza w śledziach solonych w związku z oczekiwanem obniżeniem cła. Kupcy krajowi oczekując zniżki celnej wstrzymują się od zakupów śledzi po obowiązującem cle.

KRONIKA

— **ZEBRANIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.** Dnia 6 marca br. odbyło się zebranie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. prof. Siedleckiego. Na zebraniu tem złożono sprawozdanie za ubiegły rok oraz rozpatrzono i zatwierdzono budżet na rok następny.

A. CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM. W porcie rybackim w Gdyni notowano 2-go marca następujące ceny za oclone śledzie solone loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

Importowane angielskie „Yarmouth". Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.

Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth. Small matties ordinary 75, matties ordinary 76, matfulls ordinary 77.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Importowane angielskie matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE.

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65, Slee i Vaar z r. 1933 — 34, takież z r. 1934 — 37, takież z roku 1935 — 39, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg z grudnia 1934 roku 85.

B. Inne ryby importowane: norweskie śledzie zamrożone od 16 do 18 zł za skrzynkę 50 kg netto, ocloną, franco wagon. Śledzie świeże w lodzie norweskie 16 zł za 50 kg, śledzie świeże w lodzie bejgijskie 22 zł za 50 kg.

C. Przeróbka uszlachetniająca z importowanego surowca: F-ma POLONIA: oclone, śledzie solone francuskie pełne, za dużą beczkę 67 zł. śledzie solone belgijskie, puste, za dużą beczkę 57 zł, śledzie solone szwedzkie, 40/50 do 30/40 — 72 zł, śledzie solone norweskie SLOO 5/600 do 6/700 — 54 zł.

D. Polskie połowy — ryby świeże: szproty świeże, otrzymywali rybacy od Spółdzielni 2,50 zł za 50 kg, szproty świeże, sprzedawała Spółdzielnia wędzarniom 3 zł za 50 kg, dorsze świeże z połowów Bornholmu, płacono rybakom 8 zł za 50 kg, łosoś świeży, płacono rybakom w Helu od 4 zł do 4,40 zł za 1 kg.

Ryby wędzone, konserwy: szproty wędzone, dla fabryk konserw, skrzynki 16 kilowe — 16 gr za funt, szproty wędzone dla konsumcji, skrzynki à 3, 5, 11 i 12 funt. 17 gr za funt, konserwy, szproty w oliwie, puszka 400 gramów od 50 do 55 groszy za szt., konserwy, szproty w oliwie z dostawą do wszystkich miejscowości 60 gr za szt.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK SŁUŻBY ZAGRANICZNEJ R. P.

Podjęte zostały prace przygotowawcze do wydania Rocznika Służby Zagranicznej R. P. na rok 1935. Oprócz części urzędowej, zawierającej szczegółowy wykaz agend i urzędów podległych Min. Spraw Zagranicznych z uwzględnieniem wszystkich placówek dyplomatycznych i konsularnych polskich zagranicą (łącznie z placówkami honorowemi), Rocznik zawierać będzie dział ogłoszeniowy, zredagowany w ten sposób, by stanowił on jednocześnie dla urzędów zagranicznych materjał pomocniczy dla ich działalności handlowej, orjentujący co do istnienia i zakresu działania firm eksportowych polskich w poszczególnych gałęziach wytwórczości. Dla eksporterów polskich umieszczenie ogłoszeń w tem wydawnictwie jest bardzo celowe.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	5. 3.	9. 3.	13. 3.	16. 3.
Capella	12. 3.	16. 3.	20. 3.	23. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	11. 3.	13. 3.
Egeria	18. 3.	20. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 3.   s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 7. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 23. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 23. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 20. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	23. 3.	26. 3.
Victor	30. 3.	2. 4.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 30. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 20. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 3. — z Gdańska 22. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 29. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	18. 3.	20. 3.
Phoebus	21. 3.	23. 3.
Butt	25. 3.	27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 3.	22. 3.	27. 3.
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 3. — z Gdańska 27. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 11. 3. s/s Berenice — z Gdyni 18. 3.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 28. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 3. — z Gdyni 21. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 21. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 19. 3. — z Gdyni 28. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 25. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas - Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 5. 3. s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 10. 3. m/s Hemland — z Gdyni 17. 3.
m/s Erland — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 14. 3. s/s City of Fairbury — z Gdyni 21. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 6. 3. s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3.

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

8 marca:

s/s TAERNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą PAM., Żegl. Polska.
s/s TCZEW lin. z Hamburga z towarami, Żegl. Polska.
s/s STILLESEE z tomasyną PAM i po węgiel, Bergenske.
s/s ORMINSTER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ENGLAND po węgiel, Bergenske.

9 marca:

s/s HAGUE lin. po ładunek jaj do Leith, Reinhold.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Norrköpingu z towarami, Bergenske.
s/s HOCHSEE z tomasyną, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.
s/s VIRGINIA NICOLAON po węgiel, Polrob.
s/s SCANDIA ze złomem, PAM.
s/s FORTUNATUS ze złomem, PAM.

10 marca:

s/s SMALAND lin. z portów Lewantu, Bergenske.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s IVERNIA lin. z cytrynami i pomarańczami z Sycylji, Bergenske.
s/s VALKYRIAN ze złomem, PAM.
s/s HANOE ze złomem, PAM.

11 marca:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Talinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów włoskich, z towarami, Rummel & Burton.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga z tow., Reinhold.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s SUOMEN POIKA po saletrę wapienną, PAM.
s/s HELGA BOEGE po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s STEELVILIE po węgiel, PAM.

12 marca:

s/s BORE VIII lin. z portów południowo - amerykańskich z towarami, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zachodnio - norweskich z towarami (nie ładuje), Bergenske.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z towarami, Żegl. Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s ALBERT lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

13 marca:

s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s CONDOR lin. z Antwerpji z towarami, Prowe.
s/s GUNDBORG SEGREIL po węgiel, PAM.

14 marca:

s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM., Żegluga Polska.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku, Am.-Scantic Line.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s GOETE po węgiel, Bergenske.

15 marca:

s/s NIOBE lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami i drobnicą, PAM.
s/s SCOTIA lin. z portów śródziemnomorskich z towarami, Bergenske.
s/s WESTHOBOMAC dla ładowania, PAM.
s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.
s/s EROL po węgiel, PAM.
s/s ELGOE po węgiel, PAM.
s/s MINORCA lin. po towary do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s HINRICH PETERS ze złomem, Rummel & Burton.

16 marca:

s/s CALEDONIA lin. dodatk. z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Bergenske.
s/s LISBOA linji portugalsko-afrykańskiej, Bergenske.

17 marca:

m/s HEMLAND lin. z portów lewantyńskich, Bergenske.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

tempo
ZAWSZE UWIDOCZNIONE WIERZYTELNOŚCI
ZOBOWIĄZANIA
PODATKI OBROTOWE

TREŚĆ:

Do niniejszego numeru pozwalamy sobie dołączyć blankiety przekazowe na PKO. nr. konta 204415 z uprzejmą prośbą, aby prenumeratorzy nasi zechcieli łaskawie uregulować zalegającą opłatę za Biuletyn za kwartał bieżący. Dla uniknięcia przerwy w dostarczaniu Biuletynu byłoby pożądanem, aby jednocześnie została uiszczona prenumerata za kwartał drugi.

Prenumerata kwartalna wynosi 4 złote 50 gr. —

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV — GDYNIA 15 marca 1935 r. — NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Układ handlowy polsko-brytyjski

W dniu 27 zeszłego miesiąca podpisany został w Londynie układ handlowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej a Rządem Brytyjskim. Ze strony polskiej układ podpisali Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar Rajchman i Ambasador Polski p. Edward Raczyński zaś ze strony brytyjskiej Minister Spraw Zagranicznych Sir John Simon i Minister Handlu Walter Remeiman. — Układ ten, będący koniecznem uzupełnieniem i rozwinięciem traktatu handlowego polsko-brytyjskiego z dn. 26 listopada 1923 roku, zawarty został na okres do końca 1936 roku z tem, że w razie niewypowiedzenia go z jednej ze stron układających się na 6 miesięcy przed wspomnianym terminem , zostanie on automatycznie przedłużony na dalsze 6 miesięcy. Strony układające się zobowiązały się ratyfikować układ w najkrótszym czasie, wejście zaś jego w życie ustaliły na 21-szy dzień po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

Dokument ten, o doniosłej dla obu stron wadze, składa się z tekstu samego układu, zawierającego 15 artykułów, trzech list wymieniających towary obu krajów, dopuszczonych do obrotu handlowego pomiędzy niemi ze wskazaniem stawek celnych, jakie będą do tych towarów stosowane. Dwie z tych list odnoszą się do towarów pochodzących z Imperjum Brytyjskiego i jedna lista, odnosząca się do towarów polskich. Wreszcie integralną całość układu stanowi protokól końcowy, rozwijający i precyzujący niektóre postanowienia układu, oraz wyjaśniający niektóre pozycje list towarów.

Aby uprzytomnić sobie wagę tego układu, należy chociażby w krótkich słowach scharakteryzować kształtowanie się stosunków handlowych polsko-brytyjskich w latach ostatnich.

Rynek Brytyjski dla zbytu produktów polskich nabrał pierwszorzędnego znaczenia. W liczbach okrągłych wymiana towarów wyrażała się, jak następuje: w roku 1928 przywóz towarów brytyjskich do Polski stanowił wartość 313 milj. złotych, gdy wywóz polski do Wielkiej Brytanji sięgał sumy 227 milj. złotych, ten stan rzeczy uległ w 3 latach ostatnich następującym przeobrażeniom: w r. 1932 przywóz brytyjskich towarów do Polski wynosił wartość 75 miljonów złotych, w roku 1933 — 83 milj. złotych i w r. 1934 — 86 milj. zł; wywóz z Polski do Wielkiej Brytanji przedstawiał w r. 1932 wartość 178 milj. zł; w r. 1933 — 183 milj. złotych i wreszcie w roku 1934 — 191 milj. zł. Widzimy więc, że saldo pasywne bilansu handlowego Polski z roku 1928 w wysokości 86 mil. złotych przekształciło się w latach ostatnich w wysokie saldo aktywne — 103 milj. zł w roku 1932, 101 milj. zł w roku 1933 i wreszcie w roku 1934 — 105 mil. złotych. Liczby te nabierają jeszcze

większej wyrazistości, jeśli się zważy, że wartość wywozu polskiego do Wielkiej Brytanji stanowiła 20% wartości całego wywozu Polski na rynki zagraniczne. Lecz mało tego, należy również wziąć pod uwagę charakter tego wywozu. Z punktu widzenia gospodarczych stosunków Polski jest wywóz najbardziej odpowiadający samej strukturze gospodarczej polskiej, gdyż w przeważającej części odnosi się do produkcji rolniczej: na ogólną wartość wywozu z roku 1934 — zł 191 mil. — przypadało bowiem na produkty zwierzęce prawie 72 mil. zł, na zboże, mąkę i rośliny strączkowe 14 mil. zł i na pozostałe produkty spożywcze 8 mil. zł, pozatem wywieziono drzewa prawie na 77 mil. zł.

Wynika z tego, że kardynalnem zagadnieniem dla strony polskiej, przy wciąż kurczących się rynkach zbytu i przy wciąż wyłaniających się utrudnieniach natury reglamentacyjnej na większości rynków zbytu, nie wyłączając również i Wielkiej Brytanji, było utrzymanie stanu posiadania wywozu polskiego na tym rynku i stworzenie możliwości rozwoju. Zagadnienie to w podpisanym układzie zostało pomyślnie rozwiązane. Regulacji wywozu do Wielkiej Brytanji trzech podstawowych artykułów produkcji polskiej, a mianowicie bekonów, masła i jaj, poświęcone są 3 artykuły układu. Gwarantują one Polsce dostawę na rynek brytyjski w roku bieżącym i przyszłym 41,4% ilości bekonów, wywiezionych w roku 1932, co przy kalkulacji cen zeszłorocznych wynieść może około 30 mil. złotych, zastrzega się przytem jednak możliwość zwiększenia przydziału przywozu tego artykułu, o ile na rynku brytyjskim przywóz z innych krajów nie pokryje przyznanych im przydziałów i pozostanie w ten sposób możliwość proporcjonalnego podziału pomiędzy kraje, dostarczające bekony, stwierdzonego według brytyjskiego planu niedoboru. Jaj będzie mogła Polska dostarczyć na rynek brytyjski — 13½% całkowitego dozwolonego na ten rynek przywozu z obcych krajów. Wartość tego artykułu w przybliżeniu wynieść może około 24 mil. złotych. Wreszcie co do masła układ stwierdza, że ilość jego, dostarczona w latach ostatnich była niewspółmiernie mała tak w stosunku do zapotrzebowania rynku brytyjskiego, jak i możliwości wywozowych ze strony Polski. To też ustalonem zostało, że ilość masła pochodzenia polskiego w przywozie na rynek brytyjski nie będzie podlegać w roku 1935 ograniczeniom aż do czasu, gdy przywóz ten nie przekroczy: a) całkowitej ilości przywozu masła z polskiego obszaru celnego w roku 1929 oraz b) całkowitej ilości przywozu masła z obcych krajów do Zjednoczonego Królestwa w tymże roku. Wartość wywozu tego produktu da się określić w przybliżeniu na złotych 16 mil.

W stosunku do wywiezionych wyżej oraz do innych towarów polskiego pochodzenia, wyszczególnionych w liście 3-ciej załączonej do układu, Rząd Brytyjski zobowiązał się nie wprowadzać ilościowych ograniczeń przywozu, z zastrzeżeniem jednak możliwości wprowadzenia „takich ograniczeń przywozowych, które okażą się konieczne dla zapewnienia skutecznego działania planu, względnie planów regulowania w Zjednoczonem Królestwie rynku produktów rolniczych". Postanowienie to dotyczy m. in. tak ważnego artykułu wywozu polskiego, jak drzewo.

O ile dla strony polskiej ważnem było uregulowanie stosunków handlowych z W. Brytanją ze względu na rolę, jaką one odgrywają w całokształcie zagranicznego obrotu towarowego Polski, stanowiąc, jak wyżej wspomniano, 5-tą część tych obrotów, o tyle dla strony brytyjskiej moment ten posiadał mniej doniosłe znaczenie, gdyż obroty z Polską stanowią zaledwie 1% ogólnych obrotów zagranicznych Wielkiej Brytanji. Wchodzić tu więc musiały w rachubę względy na ogólną politykę gospodarczą Wielkiej Brytanji na jej odcinku Bałtyckim. Po uregulowaniu w ciągu dwóch lat ostatnich, i to z wielkim dla swych interesów pożytkiem, wymiany handlowej ze wszystkiemi państwami bałtyckiemi, a więc Danją, Szwecją, Finlandją, Estonją, Łotwą i Litwą, zawarcie układu handlowego z Polską stanowiło dla Wielkiej Brytanji, jakby końcowy akord w jej grze bałtyckiej. Dzięki zawarciu układu z Polską, Wielka Brytanja uzyskała możność koordynowania swych wysiłków penetracji na wspomniane rynki, zdobywając je stopniowo i metodycznie dla swych towarów. W miarę rozwoju gospodarczego tych krajów chłonność ich rynków niewątpliwie będzie się wzmagała, a razem z nią wzmagać się będą ich obroty z rynkiem brytyjskim. Widzimy więc, że i działanie układu polsko-brytyjskiego obliczone jest na dalszą metę i jako takie sta-

nowi niewątpliwie dorobek pozytywny dla handlowej polityki brytyjskiej. Potwierdzenia tego założenia dopatrywać należy w fakcie, że w załączonych do układu dwóch listach towarów brytyjskich wymieniono do przywozu na rynek polski zgórą 400 gatunków rozmaitych towarów pochodzenia brytyjskiego, z których ¾ otrzymało specjalne ulgi celne, dla reszty zaś dotychczasowe stawki zostały utrwalone. Specjalne ulgi udzielone zostały na przywóz do Polski śledzi, wyrobów włókienniczych, rozmaitego rodzaju maszyn w szczególności maszyn do obrabiania drzewa i przędzalniczych, dalej maszyn elektrycznych oraz samochodów. Ulgi celne, które udzielone zostały na te ostatnie sięgały 75% dotychczasowej wysokości, co stoi niewątpliwie w ścisłej zależności od nowych planów Rządu Polskiego w dziedzinie motoryzacji kraju.

Streszczając uwagi powyższe, stwierdzić należy, że układ handlowy polsko-brytyjski, jako wynik kilkumiesięcznych żmudnych pertraktacyj, opartych na dokładnem zbadaniu istniejącego stanu stosunków handlowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, jest dobrze zrozumianym kompromisem interesów handlowych obu stron. O ile kompromis ten może mieć pewne reperkusje na kształtowanie się stosunków w niektórych działach przemysłu polskiego, leżących poza terenem okręgu naszej Izby, o tyle na położenie warsztatów produkcji głównych artykułów wywozu, jak bekony i masło w którym to wywozie warsztaty, położone w okręgu Izby Gdyńskiej, przyjmują bardzo znaczny, a w niektórych wypadkach dominujący udział, postanowienia układu wywrzeć powinny wpływ dodatni. Stwarzają bowiem one tak niezbędną stabilizację w warunkach produkcji i zbytu i zabezpieczają minimum pewne i stałe. Pozwala to w dążeniach do dalszego rozwoju zbytu tak wspomnianych produktów jak i szeregu innych na szukanie nowych rynków. Lecz i pod tym względem układ daje pewne możliwości, gdyż przewiduje współdziałanie Rządu Brytyjskiego w rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a dominjami i kolonjami brytyjskiemi oraz terytorjami mandatowemi. Jest to, jak wiadomo rynek olbrzymi, a więc i możliwości do pracy są zachęcające.

Znaczenie układu handlowego polsko-brytyjskiego nie jest ograniczone jedynie porozumieniem obu zainteresowanych rządów, sięga ono znacznie dalej poza same jego ramy. Twierdząc to, opieramy się na wskazówkach, ustalonych w protokóle końcowym, gdyż przywiązują one wielką wagę do porozumień gospodarczych prywatnoprawnych, zawieranych pomiędzy poszczególnemi organizacjami obu stron. Mamy już poza sobą doniosłe porozumienie przedsiębiorstw węglowych, zawarte zostało ostatnio porozumienie towarzystw żeglugowych, nie ulega wątpliwości, że nastąpią jeszcze inne. W ten sposób zacieśniać się będą stosunki gospodarcze pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, co podniesie ogólne zainteresowanie Polską w kołach brytyjskich.

Dla portu gdyńskiego takie kształtowanie się stosunków ma znaczenie doniosłe. Już od kilku miesięcy daje się zauważyć wzrost frekwencji statków pod banderą brytyjską, zaangażowana ona jest głównie w przewozach daleko-morskich w szczególności na Daleki Wschód, na który ekspansja handlowa polska ostatnio specjalnie się nastawia. Mamy więc w danym wypadku do czynienia ze współpracą polsko brytyjską w szerszym zakresie. Również do tego szerszego zakresu zaliczyć należy współudział żeglugi brytyjskiej w przewozie emigrantów polskich co układ obecny przewiduje; jest to jednak zagadnienie specjalne a w chwili obecnej przy utrudnieniach emigracyjnych mniej aktualne. Aktualną natomiast dla żeglugi polskiej jest sprawa ustabilizowania się przewozów głównych produktów polskich na rynek brytyjski, z chwilą bowiem, gdy stabilizacja ta następuje, przed towarzystwem okrętowem polskiem otwiera się możliwość planowej pracy nad dalszem zdobywaniem ładunków w związku z przewidywanem ożywieniem wymiany handlowej polsko-brytyjskiej w kierunku od portów brytyjskich do Gdyni.

L. G.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1934 r.

Równolegle ze wzrostem obrotu towarowego portu gdyńskiego w 1934 r. w porównaniu z 1933 r. wzrósł również ruch statków tak pod względem ilości, jak i pojemności. Ogólny obrót tonażu okręt. (na przyjściu i na wyjściu w N. R. T. razem) w *1934 r.* wyniósł *8.295.706 N. R. T.* wobec 6.826.715 N. R. T. w 1933 roku (wzrost o 21,3%). Wzrosła również ogólna ilość statków, które zawinęły i wyszły z portu z 8692 statków (w 1933 r.) na *9.186 statków (w 1934 r.)* stanowi to wzrost o 5,6%. Interesującem zjawiskiem jest poważniejszy wzrost obrotu okrętowego, aniżeli towarowego, który wyniósł 17,8%, podczas gdy okrętowy — 21,3%. Wytłumaczenie tego zjawiska da szczegółowa analiza ruchu okrętowego. Wzrost średniego tonażu jednostki zawijającej, względnie wychodzącej z portu z 785,4 N. R. T. (w 1933 r.) na 903.08 N. R. T. (w 1934 r.) świadczyć może, iż port gdyński odwiedzają coraz większe okręty.

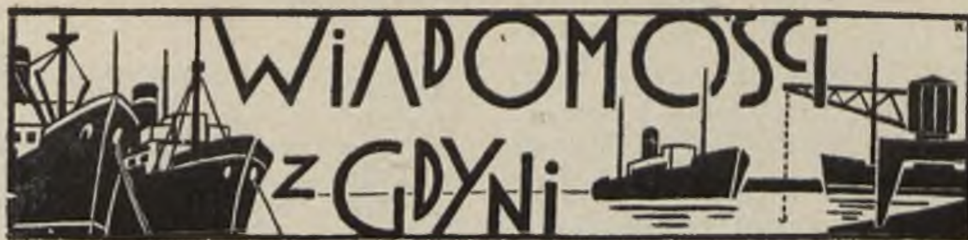
Ruch statków według bander ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków w 1934 r.

	Przyszło statków			Wyszło statków			Suma rubryk 3 i 6	%	Kolejność miejsc
	Ogółem	w tem z ładun.	o ogólnej pojemności NRT	Ogółem	w tem z ładun.	o ogólnej pojemności NRT			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Polska	444	217	470.610	452	400	479.253	949.863	11 45	3
W. M. Gdańsk	31	9	24.408	33	26	28.400	52 808	0 64	15
Anglja	213	51	346.617	212	178	347,856	694.473	8.37	5
Austrja	1	—	134	1	1	134	268	0.01	25
Czechosłowacja	20	19	4.420	20	19	4.420	8.840	0.11	23
Danja	623	256	428.788	614	513	426.461	855.249	10.30	4
Estonja	95	23	44 389	91	80	44 198	88.587	1.07	13
Finlandja	178	58	219.563	176	146	214.901	434.464	5.23	9
Francja	14	12	27.380	14	8	27.380	54.760	0.66	14
Grecja	65	1	164.178	66	65	167.133	331.311	3.99	10
Holandja	123	97	81.506	125	88	81 200	162.715	1.96	11
Japonja	2	—	7 697	2	2	7.697	15.394	0.19	19
Jugosławja	2	—	7.646	2	2	7.646	15.292	0.18	20
Kanada	1	—	3.282	1	—	3.415	6.697	0.08	24
Litwa	12	5	6.082	11	4	5.691	11.773	0.14	22
Łotwa	53	13	49.483	53	44	50.403	99.886	1.21	12
Niemcy	808	442	504,529	805	515	503.615	1.008.144	12.15	2
Norwegja	421	226	335 302	424	298	335.937	671.239	8.09	6
Panama	5	—	9 507	5	5	9.507	19.014	0.23	18
Rumunja	7	—	17.004	5	5	12.184	29.188	0.35	17
Stany Zjedn. A. P.	79	38	250.177	79	46	250.177	500.354	6.03	7
Szwecja	1.310	410	894.648	1 322	1.159	900.087	1.794.735	21.64	1
Węgry	3	—	7.558	3	3	7.558	15.116	0.18	21
Włochy	74	9	220.434	74	74	223.471	443.905	5.35	8
Z. S. R. R.	8	8	16.800	7	1	14.831	31.631	0.38	16
Razem:	4.592	1.894	4.142.142	4 597	3.682	4.153,564	8.295 706	100%	—

Wszystkie pozycje ruchu statków w 1934 roku wykazują wzrost w porównaniu z 1933 r. Przyszło bowiem ogółem statków w ub. roku 4.592 (w 1933 r. - 4.355 statków - wzrost 5,4%): w tem z ładunkiem 1.894 statki (w 1933 r. — 1.892 statki — wzrost 0,1%); o pojemności 4.142.142 N. R. T. (w 1933 r. — 3.425.660 N. R. T. — wzrost 20,9%). Wyszło natomiast 4.597 statków (w 1933 r. — 4.337 statków — wzrost 5,9%); w tem z ładunkiem 3.682 statki (w 1933 roku — 3.414 statków — wzrost 7,8%): o pojemności 4.153.564 N. R. T. (w 1933 roku — 3.401.055 N. R. T. — wzrost 22,1%).

Kolejność bander ukształtowała się w ub. roku następująco: 1-sze miejsce zajęła bandera szwedzka (w 1933 roku również 1-sze miejsce szwedzka). 2-gie — niemiecka (w 1933 r. 2-gie m. bandera polska). 3-cie — polska (w 1933 r. niemiecka), 4-te — duńska (w 1933 r. — duńska również), 5-e — angielska (w 1933 r. — norweska), 6-e — norweska — (w 1933 r. — Stanów Zjedn. Am. P.), 7-e — Stanów Zjedn. Am. P. (w 1933 r. — angielska). 8-e — włoska (w 1933 r. — finlandzka), 9-e — finlandzka (w 1933 r. — grecka), 10-e — grecka (w 1933 r. — łotewska). 11-e — holenderska (w 1933 r. — estońska), 12-e łotewska (w 1933 r. holenderska). 13-e estońska (w 1933 r. — włoska). 14-e — francuska (w 1933 r. również francuska). 15-e — gdańska (w 1933 r. — panamska). 16-e — rosyjska (w 1933 r. — gdańska), 17-e — rumuńska (w 1933 r. — czechosłowacka), 18-e panamska (w 1933 r. — kanadyjska) itd.



ZEBRANIE KONSTYTUCYJNE IZBY.

Zebranie konstytucyjne Izby naszej wyznaczone zostało na dzień 27 b. m., poprzedzi je zebranie kooptacyjne Radców. Podczas zebrania konstytucyjnego dokonany zostanie wybór Prezesa Izby i 7 Wiceprezesów, w tem 2 od sekcji przemysłowej, 3 od sekcji handlowej i 2 od sekcji żeglugowo - portowej.

WYZNACZENIE PRZEDSTAWICIELA MIN. PRZEM. i H. DO KOMISJI OSZCZĘDNOŚCIOWO-ODDŁUŻENIOWEJ.

Pan Minister Przemysłu i Handlu wyznaczył pismem z dnia 4 lutego br. na podstawie art. 10 rozp. Prez. R. P. z dnia 24. 10. 34 r. o poprawie gospodarki i finansów związków samorządowych p. inż. Janusza Czarlińskiego, radcę Izby P. - H. w Gdyni i b. prezesa Izby P.-H. w Grudziądzu *na swego przedstawiciela* do Komisji Oszczędnościowo - Oddłużeniowej dla Samorządu przy Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim. P. in. Janusz Czarliński uchodzi za znawcę stosunków w handlu i przemyśle; jego nominacja przeto przyjęta zostanie ze szczególną satysfakcją.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM 1935 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lutym br. 483.435,3 t. wobec 596.617,4 t. w styczniu br. oraz 434.429,4 t. w lutym 1934 r.

Okres zimowy, osiągający szczególne natężenie w lutym, podobnie jak w latach ubiegłych nie sprzyjał żegludze morskiej. Odbiło to się naturalnie na pracy portu gdyńskiego. Niezależnie od okresu burz zimowych spadek obrotów portu w lutym ma swe źródło również w liczbie dni miesiąca. Przeładunek miał tu miejsce nie 30—31, a tylko 28 dni. Rezultatem tego był spadek obrotów portu w lutym w porównaniu z ub. mies. styczniem. Pocieszającym jednak objawem jest wzrost obrotów w lutym br. w porównaniu z lutym ubiegłego roku. Wzrost wynosi przeszło 6%.

Na ogólną sumę obrotów zamorskich w lutym br. przypada na przywóz zamorski — 71.902,5 t. i wywóz zamorski — 411.532,8 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (71.902,5 t.). wykazuje spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem (83.932,7 t.) oraz spadek aczkolwiek nieznaczny w stosunku do mies. lutego 1934 r. (72.369,2 t.)

Poniższe zestawienie ilustruje stan przywozu w lutym br.:

PRZYWÓZ (tony)

	luty	
	1935 r.	1934 r.
Ryż	15	—
owoce świeże	17.862	2.461
owoce suszone	632	821
orzechy i migdały	131	105
korzenie	162	148
kawa, kakao i herbata	746	612
tytoń	1.019	1.237
napoje alkoholowe	51	8
śledzie	3.072	2.919
fosforyty	—	9.142
żużle Thomasa	—	7.597
sadze	70	12
tłuszcze zwierzęce sur.	810	749
skóry	2.830	2.600
nasiona oleiste różne	3.851	11.234
oleje	38	39
żywica	239	416
kauczuk	230	660
wyroby gumowe	18	25
tłuszcze i oleje roślinne	170	196
asfalt	12	—
garbniki	1.343	470
farby	24	18
sól potasowa	—	—
rudy różne	—	—
piryty	—	—
złom żelazny	22.754	15.575
miedź	508	488
cyna	9	36
cynk	—	3
metale różne	101	362
wyroby żelazne i metal.	114	144
maszyny, aparaty i części	92	105
samochody i motocykle	40	24
szmaty	458	797
celuloza	354	183
papa, tektura i papier	1.985	1.365
bawełna i odpadki	4.296	6.893
juta	789	757
len, konopie, sizal itd.	132	59
wełna i odpadki	2.281	2.450
różne	2.625	—
Razem	71.903	72.369

Spadek przywozu wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: złom żelazny — 22.754 t. (37.901 t.), śledzie — 3.072 t. (4.808 t.). fosforyty — brak w mies. sprawozdawczym (1.880

ton), nasiona oleiste różne — 5.851 t. (6.119 t.), bawełna i odpadki — 4.296 t. (5.673 t.), juta — 789 t. (1.501 t.), kawa, kakao i herbata — 746 t. (1.232 t.) i celuloza 354 t. (438 t.) Wśród pozycyj przywozu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym, najpoważniejszą rolę odgrywają owoce świeże — 17.862 t. (10.740 t.) Jest to rekordowa liczba importu owoców św. przez port gdyński, mająca swoje uzasadnienie w poważnej zniżce cła, jaka nastąpiła w końcu grudnia 1934 r. na hiszpańskie pomarańcze, mandarynki itp. Gros tych owoców świeżych, bo przeszło 15 tys. ton przypada na pomarańcze. Poza owocami świeżemi wzrósł import: owoców suszonych — 652 t. (577 t.), orzechów i migdałów — 131 t. (47 t.), korzeni — 162 t. (111 t.), tytoniu — 1.019 t. (540 t.), tłuszczów zwierz. surowych — 810 t. (454 t.), skór — 2.830 t. (2.601 t.), żywicy — 239 t. (185 t.), kauczuku — 230 t. (120 t.), garbników — 1.343 t. (699 t.), samochodów i motocykli — 40 t. (9 t.), szmat 458 t. (248 t.), papy, tektury i papieru — 1.985 t. (867 t.), lnu, konopi i sizalu — 132 t. (115 t.), oraz wełny i odpadków — 2.281 t. (2.201 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (411.552,8 t.), wykazuje spadek jedynie w porównaniu z ub. miesiącem styczniem (512.684,7 ton); wzrósł natomiast w stosunku do mies. lutego 1934 r. (382.060,2 t.)

Na spadek ten decydujący wpływ wywarł przedewszystkiem w grupie artykułów mineralnych: węgiel eksportowy — 338.889 t. (422.082 t.), bunkrowy — 24.975 t. (22.319 t.) i koks — 4.475 t. (21.080 t.) Poza węglem wykazały spadek pozycje: zboże — 6 t. (8.179 t.), cukier — 5.770 t. (6.332 t.), napoje alkoholowe i spirytus — 24 t. (180 t.), bekony — 1.572 t. (2.150 t.), drób — 26 t. (157 t.), jaja — 125 t. (175 t.), makuchy — 1.697 t. (2.885 t.), cement — 234 t. (755 t.), dykty — 879 t. (973 t.), sadze — 642 t. (900 t.), salmiak — 18 t. (23 t.), karbid — 111 t. (279 t.), biel cynkowa — 108 t. (114 t.), wyroby żelazne i metalowe — 784 t. (3.426 t.), żelazo surowe i handlowe — 2.135 t. (3.077 t.), materjały nawierzchni kolejowej — 141 t. (1.518 t.) oraz blacha cynkowa — 247 t. (456 t.)

Pewna korzystna zmiana dała się zaobserwować na wywozie drzewa tartego — 3.157 t. (2.849 t.) oraz bali i słupów — 1.250 t. (w styczniu rb. brak). Oprócz drzewa z poważniejszych poz. wywozu podkreślić należy poważny wzrost wywozu: nawozów azotowych — 7.327 t. (1 t.), soli potasowej — 265 t. (w styczniu rb. brak), szyn kolejowych — 4.632 t. (2.210 t.), rur żeliwnych — 809 t. (462 t.), mąki ryżowej i pastewnej — 2.340 t. (1.965 t.), masła — 174 t. (130 t.), słodu — 1.418 t. (1.171 t.), cynku — 1.902 t. (1.126 t.), oraz papy, tektury i papieru — 1.096 t. (632 t.)

Szczegółowo ilustruje wywóz poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	luty 1935 r.	luty 1934 r.
Zboże	6	—
ryż	—	564
mąka ryżowa i pastewna	2.340	133
cukier	5.770	4.845
napoje alkohol. i spirytus	24	4
sól	21	330
bekony	1.572	2.098
szynki pekl. i inne	212	261
ptactwo bite	26	68
masło	174	—
jaja	125	375
słód	1.418	—
makuchy	1.697	1.831
cement	234	30
drzewo tarte	3.157	3.716
bale i słupy	1.250	2.709
wyroby z drzewa	194	110
klepki	—	23
dykty	879	786
meble gięte	336	226
wyroby koszykarskie	14	14
węgiel eksportowy	338.889	321.529
węgiel bunkrowy	24.975	16.905
koks	4.475	9.285
saletra	—	901
nawozy azotowe	7.327	2.220
sól potasowa	265	—
soda	642	509
salmiak	18	28
karbid	111	161
biel cynkowa	108	110
szyny kolejowe	4.632	1.815
metale różne	—	—
rury żeliwne	809	273
wyroby żelazne i metal.	784	1.014
żelazo sur. i handl.	2.135	—*)
materjały nawierz. kolej.	141	—*)
cynk	1.902	926
blacha cynkowa	247	27
ruda manganowa	—	665
celuloza	248	533
papa, tektura i papier	1.096	2.257
bawełna i odpadki	65	25
materjały i wyr. włókniste	315	417
różne	2.920	1.917
Razem	411.553	382.060

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazał pewien spadek w porównaniu z miesiącem styczniem br., oraz wzrost w stosunku do mies. lutego 1934 r. Przyszło bowiem 312 statków (393) o poj. 305.748 n.r.t. (341.734 n.r.t.) wyszło zaś 313 statków (388) o poj. 302.922 n. r. t. (355.605 n. r. t.) Równorzędne liczby w ruchu statków w lutym 1934 r. są: na przyjściu — 304 statki o pojemności 276.425 n. r. t.

*) w 1934 r. — żelazo sur. i handl. oraz materjały nawierzchni kolejowej w grupie metali różnych i wyr. żelaznych i stalowych.

i na wyjściu — 301 statków o pojemności 277.468 n. r. t.

Ilustrację ruchu statków według bander w mies. lutym br. daje poniższe zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	37	33.306	36	34.005
Anglja	19	31.376	18	24.941
Danja	46	28.870	41	24.454
Egipt	—	—	1	2.686
Estonja	3	2.674	3	2.674
Finlandja	10	12.981	11	13.588
Francja	2	2.167	1	814
Grecja	3	7.070	4	10.358
Holandja	6	3.295	5	3.142
Litwa	—	—	1	585
Łotwa	7	10.091	7	10.091
Niemcy	47	33.478	50	36.853
Norwegja	32	24.131	33	28.276
Panama	1	147	—	—
Rumunja	3	7.574	3	7.574
Stany Zjedn. Am. P.	8	24.856	10	27.950
Szwecja	78	60.443	79	60.623
Włochy	8	21.289	6	14.308
Razem	312	303.748	313	302.922

Kolejność bander w miesiącu lutym b. r. ukształtowała się następująco: 1-sze miejsce — bandera szwedzka, 2-gie — niemiecka, 3-cie — polska, 4-e — angielska, 5-e — duńska, 6-e — amerykańska (U. S. A.), 7-e — norweska, 8-e — włoska, 9-e — finlandzka, 10-e łotewska, 11-e — grecka, 12-e rumuńska itd., wykazując pewne korzystne przegrupowanie bandery polskiej z 4-go m. (w styczniu br.) na 3-cie (w lutym br.) na niekorzyść bandery duńskiej, która z 3-go m. (w styczniu br.) przesunęła się obecnie na 5-e; bandera angielska przesunęła się z 6-go m. (w styczniu br.) na 4-e m. obecnie: bandera norweska przesunęła się znacznie dalej z 2-go po raz pierwszy zajętego miejsca w porcie gdyńskim (w styczniu rb.) na obecnie zajęte 7-e m., na korzyść bandery niemieckiej, która z 5-go m. (w styczniu rb.) przesunęła się obecnie na 2-gie m.: bandera amerykańska również uległa korzystnemu przegrupowaniu z 8-go m. (w styczniu br.) na obecnie zajęte 6-e m. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Początek roku 1935 utwierdza nadal w porcie gdyńskim rolę bander państw baltyckich, sąsiadujących z nami, jak: Szwecji, Niemiec, Danji. Norwegji, a ostatnio z państw pozabałtyckich i Anglji. Poważny wzrost udziału bandery angielskiej pozostaje w związku z ożywiającą się wymianą towarową obu państw, jak również ekspansją naszego eksportu na Daleki Wschód, korzystającego w coraz większym stopniu z usług bandery angielskiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym br. wyniósł 979,9 n. r. t. wobec 869,5 n. r. t. (w styczniu br.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w miesiącu sprawozd. wyniosła 44 wobec 49 (w styczniu rb.) Średni postój statków wyniósł 57 godz. wobec 66,4 godz. (w styczniu rb.)

Ruch pasażerów w związku z okresem zimowym nadal bardzo słaby. Przyjechało ogółem 132 pasażerów (w styczniu 73), wyjechało zaś 156 pasażerów (w styczniu 367). W tem przyjechało: z Anglji — 18 osób, Danji — 14, Finlandji 3, Holandji — 14, Niemiec — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 78, Szwecji 1 i via W. M. Gdańsk — 1; wyjechało zaś: do Anglji — 146 osób, Estonji — 1, Finlandji 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 2, Szwecji 1, i via W. M. Gdańsk — 5 osób.

ZGROMADZENIE WSPÓLNIKÓW I ZARZĄDU FIRMY „CHŁODNIA I SKŁADY PORTOWE W GDYNI."

Dnia 11. III. br. w gmachu Urzędu Morskiego odbyło się zgromadzenie wspólników i zarządu Chłodni i Składów Portowych w Gdyni, na którem uchwalono zmianę statutu spółki przez powiększenie kapitału zakładowego do sumy 12.156.000 zł. oraz podział tego kapitału na udziały po zł. 1000. — Jednocześnie uchwalono sprawę nabycia na własność placu od Skarbu Państwa w pierwszej strefie nabrz. Polskiego o obszarze 9.280 m², na którym wzniesiony jest gmach Chłodni. W zebraniu tem wzięli udział przedstawiciele: Ministerstwa Przemysłu i Handlu, gminy m. Gdyni, Państwowego Banku Rolnego oraz zarządu Chłodni.

ODJAZD WYSTAWY RUCHOMEJ POLSKIEJ PRODUKCJI NA STATKU „DARDANUS"

Dnia 2 marca odpłynęła na statku „Dardanus" linji Gdynia — Daleki Wschód wystawa ruchoma wzorów polskiej produkcji przemysłowej, górniczej, rolnej i leśnej, jako poglądowa rewja naszych możliwości eksportowych. Wystawa zwiedzi główne porty Egiptu, Indyj, Chin i w Japonji Jokohamę.

Wystawa pływająca ma posłużyć zalążkiem stałej polskiej wystawy tego rodzaju w Shanghaju. Znaczenie tej wystawy, w związku z ekspansją naszego eksportu w kierunku linji Dalekiego Wschodu jest bardzo poważne, gdyż udostępnia ona naocznej obserwacji możliwych klientów naszej wytwórczości jej autentyczne wzory i próbki, jako niezrównany rzeczowy argument, zaopatrzony również w odpowiednie wyjaśnienia i materjały statystyczne.

NOWE LINJE REGULARNE.

Komunikat o nowych linjach regularnych z dnia 3. III. br. został przez firmę maklerską H. Lenczat & Co Ltd. sprostowany w tym kierunku, że obydwie linje regularne zgłoszone do Urzędu Morskiego nie zacho-

dzą do Hamburga. Natomiast rozkład tych linij przedstawia się następująco:

1) Gdynia — Gdańsk — Helsingfors.
2) Gdynia — Gdańsk — Abo — Mantyluoto.

Pierwsza z tych linij uruchomiona zostaje z dn. 15 marca br. i kursować na niej będzie statek „Marta Russ I".

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 9 marca b. r.. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego. Inż. St. Łęgowskiego. odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań, przyznała dyplomy następującym kandydatom pp.:

Traczewski Paweł. dypl. kapitana żeglugi wielkiej;
Choynowski Rościsław. dypl. kapitana żeglugi małej;
Goebel Andrzej dypl. kapitana żeglugi małej
Góra Zygmunt, dypl. kapitana żeglugi małej;
Pawłowicz Czesław, dypl. kapitana żeglugi małej;
Winkler Edward. dypl. kapitana żeglugi małej;
Burchardt Karol. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Gostomski Adam. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Januszewski Waler. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Świechowski Jerzy. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Popielicki Stanisław, dypl. porucznika żeglugi małej;
Radziejowski Stanisław, dypl. porucznika żeglugi małej;
Stępień Jan dypl. mechanika I-ej kl.;
Szperalski Alfred dypl. mechanika I-ej kl.;
Nikitin Henryk. dypl. mechanika II-ej kl.;
Schmidt Brunon, dypl. mechanika II-ej kl.;

Pozatem Komisja rozpatrzyła podania i zezwoliła na złożenie egzaminów w charakterze externów w Państwowej Szkole Morskiej pp:

Grabowskiemu Stanisławowi. na szypra II-ej kl.;
Markowi Emilowi, na szypra II-ej kl.;
Maciejowskiemu Stan., na szypra II-ej kl.;
Ulawskiemu Henrykowi na szypra II-ej kl.;
Wesołowskiemu Maksymil.. na szypra II-ej kl.;
Wierzbickiemu Antoniemu na szypra II-ej kl.
Ławrynowiczowi Romualdowi na maszynistę II-ej kl.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

UKŁAD POLSKO-GDAŃSKI O UŁATWIENIACH W RUCHU PODRÓŻNYCH I RUCHU GRANICZNYM.

W związku z układem polsko-gdańskim z dnia 6 sierpnia 1934 roku o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, został w dn. 27 lutego br. podpisany w Gdańsku dodatkowy układ polsko - gdański — w sprawie ułatwień w ruchu podróżnych i ruchu granicznym. Potrzeba takiego układu została spowodowana okolicznością, że wobec przeprowadzonej przez Senat gdański reglamentacji obrotu niektóremi produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, podróżni przejeżdżający koleją przez obszar W. M. Gdańska byli narażeni na szereg utrudnień ze strony gdańskich organów nadzorujących. Nierzadkie były wypadki, że obywatele polscy udający się do Gdyni lub jadący z Gdyni byli zmuszeni do przerwania podróży z tego powodu, iż nie znając gdańskich przepisów. wieźli z sobą produkty spożywcze, co spowodowało nałożenie na nich kary pieniężnej i konfiskatę towaru.

Z drugiej strony napotykały również trudności towary kierowane drogą kolową przez obszar W. M. Gdańska. Tak np. kupcy rybni, kierujący przesyłki samochodami na szlaku Gdynia — Tczew. musili zgłaszać władzom gdańskim nadejście transportu na kilkanaście godzin naprzód, w celu uzyskania konwojenta, bez czego przewóz przez gdańskie terytorjum nie mógł mieć miejsca. Wszystko to powodowało utrudnienia i koszty.

Układ przewiduje ilości objętych reglamentacją produktów, które może przewieźć osoba udająca się z Polski do Gdańska. Ilości te są następujące: wyroby z mięsa 1 kg., masła pół kg., ser pół kg., pieczywo 1 kg., jaja 15 sztuk, mleko 1 litr, ryby 1 kg.

Natomiast osoby, przejeżdżające jedynie przez obszar W. M. Gdańska i legitymujące się biletem kolejowym wykupionym do polskiej stacji mogą przewozić wymienione produkty w dowolnych ilościach. pod warunkiem, że jadą pociągiem. którego przebieg zaczyna i kończy się na polskiej stacji. lub pociągiem, którego przebieg zaczyna się na polskiej stacji i który w ciągu 30 minut ma w Gdańsku połączenie z innym pociągiem idącym do Polski.

Przy ruchu kołowym zostały przewidziane karty przewozowe. które wystawia gdański wejściowy punkt kontrolny i które winny być przedstawione przy punkcie kontrolnym wyjściowym. Powyższe dotyczy ruchu samochodów i furmanek. Ruch wodny został uregulowany analogicznie do ruchu kolejowego.

W zakresie ruchu granicznego **układ przewiduje szereg ułatwień,** dla gospodarstw rolnych przeciętych granicą polsko-gdańską i zezwala na przewóz produktów własnego gospodarstwa z jednej strony granicy na drugą.

Rozporządzenie Senatu gdańskiego, wydane w związku z tym układem, przewiduje kary w wysokości do 5.000 gld. Polska ustawa karno-skarbowa przewiduje w analogicznych wypadkach karę pieniężną w wysokości trzechkrotnej wartości towaru w połączeniu z jego konfiskatą.

WIADOMOŚCI MORSKIE

URUCHOMIENIE KREDYTÓW DLA MARYNARKI ANGIELSKIEJ.

Na podstawie dekretu Board of Trade ustalono na dzień 18 bm. termin wejścia w życie części ustawy o subwencjonowaniu żeglugi, traktującej o otwarciu kredytów w wysokości 10 milj. funtów dla armatorów brytyjskich dla ułatwienia im budowy nowego tonażu i modernizacji starego.

GWAŁTOWNA WALKA KONKURENCYJNA NA TRASIE TRIEST—PALESTYNA

Donosiliśmy już na tem miejscu o utworzeniu na trasie Jugosłowiańskie porty — Palestyna nowej linji okrętowej Jugosłowiańskiej, — utrzymywanej przez Dubrovika Parobrodska Plovidha. Obecnie na północnym Adrjatyku powstała nowa konkurencja dla towarzystw okrętowych włoskich i jugosłowiańskich w nowem towarzystwie okrętowem Palestine Shipping Co., utworzonem przez znaną firmę hamburską Arnold Berstein, pod banderą palestyńską. Na trasie Triest — Haiffa ma kursować statek tej linji Tel-Aviv (dawniej niemiecki statek Hohenstein). Towarzystwo Okrętowe Lloyd Triestino, które na trasie tej zajmowało stanowisko przodujące, wypowiedziało nowemu towarzystwu — Palestine Shipping Co najbezwzględniejszą walkę konkurencyjną. W tym celu do obecnie obsługujących tę linję statków Lloyd Triestino ma być dodany jeszcze statek „Roma" o pojemności 33.000 ton. Przebieg walki wzbudza bardzo wielkie zainteresowania w kołach zainteresowanych żeglugą na wodach Adrjatyku.

SPOSOBY OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY BELGJĄ A POLSKĄ

Już wielokrotnie ze strony belgijskich sfer gospodarczych zwracano uwagę na brak zainteresowania rynkiem polskim ze strony eksporterów belgijskich, jako na jedną z przyczyn niedostatecznego wykorzystania tego rynku dla wywozu belgijskiego. Na ten stan rzeczy zwrócił m. in. uwagę przed zgórą rokiem na łamach naszego Biuletynu znany działacz gospodarczy z Antwerpji p. de Leeuw. Obecnie sprawę tę rozważyła Antwerpijska Izba Handlowa w związku z rozważaniem przyczyn pasywności bilansu handlowego belgijsko - polskiego. Wyłonił się przytem ciekawy projekt utworzenia bezpośredniej linji okrętowej belgijskiej pomiędzy Antwerpją a Gdynią i Gdańskiem. Głównem zadaniem tej linji byłoby popieranie wywozu belgijskiego do Polski. Jeśli zamierzenie to zostanie zrealizowane będzie to naszem potwierdzeniem wagi bezpośrednich własnych linij okrętowych dla rozwoju stosunków handlowych danego kraju.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA WARUNKÓW UZYSKANIA POZWOLEŃ.

W „Monitorze Polskim" ogłoszone zostało zarządzenie ministra skarbu z dnia 5 bm., wydane w porozumieniu z ministrem przemysłu i handlu w sprawie zmiany zarządzenia z dnia 29 października 1934 r. o warunkach uzyskania pozwoleń na zastosowanie zniżek celnych przy przywozie owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych.

Omawiane zarządzenie uchyla par. 14 poprzedniego zarządzenia, który głosił, że „uchylenie zarządzenia, zniżenie stosunku procentowego ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru lub całkowite wykreślenie towaru mogą nastąpić przynajmniej po upływie miesiąca od daty podania do wiadomości.

uchylenia, względnie zmiany". Pozatem skreślone zostało postanowienie, że „zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie wydane na podstawie obwieszczenia ministra skarbu z dnia 11 października 1933 r. („Monitor Polski" Nr. 236, poz. 257), zachowują swą ważność do dnia 31 marca 1935 r." Tem samem ważność tych zaświadczeń została przedłużona na termin nieokreślony.

ZMIANY SYSTEMU REGLAMENTACJI HANDLU ZAGRANICZNEGO W RUMUNJI.

W początkach lutego r. b. opracowany został przez Min. Przemysłu i Handlu, Manolescu — Strunga, nowy system reglamentacji handlu zagranicznego, który przewidywał, że artykuły eksportu rumuńskiego pozostają nadal podzielone na dwie kategorje. Do pierwszej jednak (zmiana w stosunku do systemu obowiązującego od listopada 1934 r.) zalicza się tylko naftę i produkty naftowe. Wszystkie inne towary należą do kategorji drugiej. Dla kategorji I-szej plan ten przewidywał odprowadzenie 60% dewiz uzyskanych z eksportu do Banku Narodowego po kursie parytetowym, zaś 40% dewiz miało być negocjonowane na rynku wolnym w postaci certyfikatów importowych. Dla kategorji II-giej — 20% dewiz miało być odstępowane Bankowi Narodowemu, a reszta negocjonowana na rynku wolnym w formie certyfikatów importowych. Pozatem przewidziana została możność dokonywania ponadkontyngentowych operacyj kompensacyjnych za zgodą Min. Przemysłu i Handlu i Banku Narodowego, przyczem kwota dewiz odstępowanych Bankowi Narodowemu miała być każdorazowo ustalona w zależności od towaru i kraju, z którym operacja jest dokonywana.

W połowie lutego wprowadzone zostały nowe zmiany do systemu reglamentacji handlu zagranicznego opracowanego w początkach lutego b. r. Zmiany przedewszystkiem dotyczą, zniesienia całkowitego certyfikatów importowych.

Natychmiast po dokonaniu wywozu, eksporter będzie zobowiązany złożyć deklaracje celne i inne dokumenty, dotyczące eksportu w jednym z banków upoważnionych do wykonywania operacyj dewizowych lub w Rumuńskim Banku Narodowym. — W ten sposób eksporter stwarza sobie prawo do premji walutowej, wynikającej ze sprzedaży dewiz importerowi.

Po wpłaceniu dewiz przez odbiorcę zagranicznego towarów rumuńskich, dewizy te będą odstępowane Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym.

Z dewiz, uzyskanych z eksportu wyrobów naftowych, Bank Narodowy będzie zatrzymywał na potrzeby państwowe i swoje własne 60%. Z dewiz zaś uzyskanych z eksportu innych towarów 40%.

Resztę dewiz Bank Narodowy będzie poddawał, za pośrednictwem upoważnionych banków, do dyspozycji importerów, komunikując upoważnionym bankom ilość dewiz wolnych, wynikających z każdego eksportu.

Na podstawie tego zawiadomienia upoważniony bank powinien w ciągu 15 dni sprzedać odnośne dewizy importerom specjalnie do tego upoważnionym przez Bank Narodowy, uzyskując na to zgodę zainteresowanego eksportera.

Upoważnienia na zakup dewiz Bank Narodowy będzie wydawał według norm dotychczasowych, na podstawie podań zainteresowanych osób, przyczem będzie stosował następujący plan rozdzielczy:

Prawo zakupu 75% wszystkich dewiz wolnych będą otrzymywali importerzy, którzy sprzedali towary po 16 listopada 1934.

20% będzie przeznaczone na długi handlowe t. zn. na spłatę zaległych należności za import dokonany przed 16 listopada 1934, dywidendy, odsetki, 5% na potrzeby podróżnych i utrzymanie osób przebywających zagranicą.

Kurs sprzedaży dewiz przez upoważnione banki będzie ustalany w drodze porozumienia pomiędzy zainteresowanym importerem i upoważnionym bankiem, za zgodą eksportera i pod kontrolą Banku Narodowego.

W praktyce sprzedaż dewiz upoważnionym importerom ma się odbywać za pomocą cesji listów bankowych, które upoważnione banki będą wydawać eksporterom.

Należy nadmienić, że istnieje jeszcze możliwość wprowadzenia dalszych zmian.

OPŁATY KOLEJOWE W OBROTACH Z ZAGRANICĄ W RUMUNJI.

W związku z niemożnością regularnego transferu przez Rumuński Bank Narodowy sum należnych przez koleje rumuńskie kolejom innych państw z tytułu międzynarodowych rozrachunków kolejowych, co wywołało ostre protesty zainteresowanych zarządów kolejowych, Dyrekcja Generalna Kolei Rumuńskich wydała zarządzenie, iż od 1 lutego br. transporty przeznaczone zagranicę będą opłacały w Rumunji fracht jedynie do granicy rumuńskiej, przebieg zaś zagraniczny będzie płacony przez odbiorcę zagranicznego.

Jednocześnie koleje rumuńskie zawiadomiły koleje zagraniczne, że transporty nadchodzące z zagranicy nie będą przyjmowane od 1 lutego br. przez koleje rumuńskie, o ile fracht do granicy rumuńskiej nie będzie całkowicie zapłacony przez nadawcę zagranicznego.

Powyższe postanowienia nie dotyczą jedynie transportów przeznaczonych do Węgier oraz transportów wychodzących do — i przychodzących z Gdyni i Gdańska.

W międzynarodowym ruchu pasażerskim koleje rumuńskie wstrzymały wydawanie biletów powrotnych.

NOWY SYSTEM REGLAMENTACJI PRZYWOZU WE WŁOSZECH.

W dn. 19 lutego r. b. ogłoszony został dekret z daty 16. II. 35 wydany przez Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj i Rolnictwa. Dekret, utrzymując w mocy istniejące do tej pory listy zakazów, postanawia, że towary wymienione w załączonej do niego liście nie mogą być importowane bez pozwolenia Min. Skarbu. W dekrecie wymienione są wszystkie niemal pozycje włoskiej taryfy celnej, co łącznie z poprzedniemi ograniczeniami równa się całkowitej reglamentacji przywozu. Ograniczenia nie odnoszą się do towarów importowanych w ramach kompensacji za towary włoskie (szczegóły przepisów kompensacyjnych będą ustalone dodatkowo) oraz do obrotu uszlachetniającego pod warunkiem reeksportu.

Uzupełnienia do dekretu tego zostały zawarte w 2 okólnikach do Dyrekcyj Celnych, przyczem drugi z tych okólników zmieniał częściowo postanowienia pierwszego i przewidywał, że dopuszczone mają być do importu bez względu na kraj pochodzenia towary ulegające zepsuciu, które przybyły lub zostały wysłane do Włoch w dniu ogłoszenia dekretu t. j. 19 lutego r. b. Pozatem dopuszczono do importu wszystkie te towary, na które Bank Włoski udzielił kredytu, dalej towary przychodzące z państw, którym przyznano cło ulgowe w granicach wyznaczonych kontyngentów, pod warunkiem podstawienia odpowiednich zaświadczeń kompetentnych władz kraju pochodzenia, pozatem całkowity wwóz węgla, przeznaczonego dla włoskich kolei państwowych, i dziczyzny dla celów rozpłodowych.

W zakresie innych towarów w okresie od 19 lutego do 31 marca 1935 r. urzędy celne mogą dopuścić do importu bez konieczności uzyskiwania pozwoleń Min. Skarbu i bez względu na kraj pochodzenia pewien procent importu tych towarów, dokonanego w okresie od 16 lutego do 31 marca 1934 r. Stosunek ten wyznaczony został dla poszczególnych pozycyj w wys. 15—35%. (Wykaz znajduje się w P. I. E.). Wysokość importu stwierdza się na podstawie dokumentów celnych, w pewnych zaś wypadkach faktur wizowanych przez urzędy celne.

Z ważniejszych kontyngentów procentowych, interesujących eksport polski, wymienić należy: bydło — 15%, trzoda chlewna 15%, drób — 15%, jaja — 25%, jęczmień — 30%, jarzyny suszone — 25%, żelazo i stal w sztabach — 25%, cynk — 25%, węgiel kamienny — 35%, dykty — 25%, produkty chemiczne nieorganiczne — 25%, organiczne — 25%, krochmal — 25%, nasiona oleiste 30%, parafina — 25%. Przesyłki pocztowe zwolnione są od ograniczeń przywozowych do 28 lutego r. b.

Od dnia 1 kwietnia 1935 r. będą ustalone kontyngenty procentowe, które prawdopodobnie stanowić będą podstawę do porozumień międzypaństwowych w sprawie umożliwienia większych dostaw do Włoch. Ponieważ nowy system włoski nie jest jeszcze we wszystkich punktach ściśle sprecyzowany oczekiwać należy dalszych zmian i wyjaśnień w stosunku do dotychczas wydanych.

REGLAMENTACJA PRZYWOZU W DANJI

Nowa ustawa duńska o reglamentacji przywozu, wprowadziła również postanowienia, przewidujące, że wybitnie dumpingowe ceny oferowanych zagranicznych towarów mogą posłużyć jako powód do większego ograniczenia lub zupełnego wzbronienia przywozu danego produktu.

Pozatem ustawa zawiera postanowienia w kwestji prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych. Poza istniejącemi umowami kontyngentowemi między Danją a innemi państwami mogą mieć miejsce prywatne kompensaty między firmami przy utrzymaniu stosunku wymiany 1:1, jednak za każdorazowem pozwoleniem Min. Przemysłu i Handlu.

Po przeprowadzeniu porozumienia z eksporterem zagranicznym, importer duński wnosi odpowiednie podanie do Centrali dewiz, która po rozpatrzeniu projektowanej tranzakcji przedkłada wniosek wraz ze swą opinją Min. Przemysłu i Handlu.

IZBA PRZEMYSŁOWO - HANDLOWA ŁOTWY.

Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 14 stycznia br. powołana została do życia pierwsza łotewska Izba Przemysłowo - Handlowa w Rydze. Otwarcie Izby wyznaczone zostało na dzień 2 lutego 1935 r. Inne organizacje handlowe i przemysłowe nie mogą w swych nazwach, zgodnie z postanowieniami ustawy, używać wyrazu „Izba".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1935 ROKU.

BELGJA. Przy wydawaniu pozwoleń wwozowych na artykuły skontyngentowane pobierane są następujące opłaty:

1) węgiel i jego aglomeraty — do użytku domowego 15 fr. b. od 1 tony;
2) węgiel i jego aglomeraty — do użytku innego 10 fr. b. — 10 fr. od 1 tony;
3) makuchy — 10 fr. b. od 100 kg;
4) bydło żywe — 1 fr. b. od 1 kg;

5) owce żywe — 0,90 fr. b. od 1 kg:
6) nierogacizna żywa — 0,75 fr. b. od 1 kg;
7) mięso wołowe świeże — 2 fr. b. od 1 kg:
8) mięso baranie świeże — 1,75 fr. b. od 1 kg:
9) mięso wieprzowe świeże — 1 fr. b. od 1 kg:
10) mięso wołowe, baranie, wieprzowe — 1 fr. b. od 1 kg:
11) przetwory mięsne z poz. 209b — kiszka krwawa i pasztetowa, z poz. 210 — kiełbasa, z poz. 214 mięso konserwowane — 3 fr. b. od 1 kg: z poz. 212 i 213 — mięso przeparowane i konserwowane — 2 fr. b. od 1 kg;
12) smalec — 1 fr. b. od 1 kg;
13) mleko świeże — 0,10 fr. b. od 1 litra:
14) mleko ubite i serwatka — 0,05 fr. b. od 1 litra:
15) śmietana, mleko skondensowane — 4,25 fr. b. od 1 kg:
16) mleko zsiadłe — 0,10 fr. b. od 1 kg:
17) masło — 8,50 fr. b. od 1 kg:
18) ziemniaki — 3 fr. b. od 1 kg:
19) pszenica, jęczmień, żyto w ziarnach lub płatkach — 10 fr. b. od 1 kg:
20) jęczmień łuskany — 12,50 fr. b. od 100 kg:
21) słód z pszenicy, jęczmienia, żyta — palony lub mielony — 13,50 fr. b. od 100 kg:
22) płatki słodu z pszenicy, jęczmienia, żyta — 13,50 fr. b. od 100 kg:
23) mąka pszenna, kasze i grysik — 14 fr. b. od 100 kg;
24) mąka, kasze i grysik z jęczmienia — 12,50 fr. b. od 100 kg;
25) mąka, kasze i grysik z żyta — 16,70 fr. b. od 100 kg:
26) mąki ze słodu pszennego, jęczmiennego i żytniego — 19 fr. b. od 100 kg:
27) jesiotry, łososie, karpie, flondry i inne — 2 fr. b. od 1 kg;
28) inne rodzaje ryb prócz śledzi — 0,50 fr. b. od 1 kg.

CHINY. Z dniem 1 marca rb. zapowiedziana została zmiana dotychczasowej taryfy celnej. Bliższych i ścisłych informacyj na razie niema, spodziewane są jednak znaczne zmiany dla różnych artykułów zarówno luksusowych, jak i innych importowanych do Chin z zagranicy.

HOLANDJA. W dniu 15 lutego rb. ukazało się zarządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące wwóz do Holandji:

Bieli cynkowej na okres od 1. II. 35 do 1. VI. 35. Okres bazowy 1. II. 34 — 1. VI. 34: ustawowo przysługuje 100% importu podczas lat bazowych. Statystyki holenderskie wykazują, iż bieli cynkowej w bazowym okresie Polska do Holandji nie eksportowała.

Litoponu na okres od 1. II. 35 do 1. VI. 35. Okres bazowy 1. II. 34 — 1. VI. 34: ustawowo przysługuje 100% importu podczas lat bazowych. Statystyki holenderskie nie wykazują importu tego artykułu z Polski.

TUNIS. Rozporządzeniem Nr. 1644 i 1643 z dnia 4 lutego rb. Tuniskiej Dyreckji Ceł zmienione zostały częściowo opłaty celne od dykt klejonych importowanych do Tunisu.

Dotychczasowa opłata celna od dykt klejonych wynosiła: (Poz. tar. celnej Nr. 603 quarter B): pochodzenia zagranicznego: fr. 102 od 100 kg netto, pochodzenia francuskiego: fr. 51 od 100 kg netto.

Obecnie, dykty klejone, składające się z deszczułek grubszych jak 2 mm. opłacają: (Poz. tar. celnej Nr. 603 quarter C.):
pochodzenia zagranicznego: fr. 36 od 100 kg netto.
pochodzenia francuskiego: fr. 18 od 100 kg netto.

Dykty klejone, złożone z deszczułek 2 mm i cieńszych — opłacają dawną opłatę celną, poz. tar. celnej Nr. 603 quarter B.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. W „Governement Gazette" z dnia 18. I. 35 zostało ogłoszone rozporządzenie, wprowadzające zniżkę cła (2 d. na 1 lb.) dla dwóch gatunków sera, niewyrabianych w Unji.

WŁOCHY. Dekret z dnia 10 grudnia 1934 r. przewidywał wprowadzenie opłat „kompensacyjnych", nakładanych na towary pochodzące z państw, które za pomocą specjalnych zarządzeń, udzielają uprzywilejowania towarom pochodzącym z państw trzecich, nierozciągającego się na analogiczne towary włoskie. Obecnie ostrze tego dekretu zastosowano do Hiszpanji.

Mianowicie dekret ministerjalny z dnia 28 grudnia r. ub. zamieszczony w „Gazzetta Ufficiale" z 1 lutego br.) postanawia, iż z dniem ogłoszenia, w stosunku do ryb (stanowiących przeszło 30% eksportu hiszpańskiego do Włoch) pochodzenia hiszpańskiego obowiązuje dodatkowa opłata „kompensacyjna" poza normalnemi opłatami celnemi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Szereg firm brazylijskich obejmie przedstawicielstwa polskich firm eksportowych. E/3222/21/Ch.

Agent polski w Brazylji zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich eksporterów na tamtejszym terenie. E/4574/3F/Ch.

Firma angielska interesuje się zakupem kilimów, wyrobów garncarskich, drewnianych, rzeźb, pocztówek na tematy ludowe. P/3237/34/Sz.

Firma szwajcarska poszukuje dostawców wykałaczek wszelk. rodzaju, z drzewa, kości itd. P/3330/39/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/3397/3B/Sz.

Firma agenturowa w Sydney interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami wszelkiego rodzaju szkła. P/3392/3B/Ż.

Firma w Finlandji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami ekstraktów garbarskich i chemikalij. P/3254/38/Ż.

Firma szwedzka poszukuje fabryki, mogącej dostarczać file z włosów krowich do celów izolacyjnych. P/3210/46/M.

Firma z Indyj Holenderskich interesuje się artykułami dezynfekcyjn. oraz impregnacji drzewa, o ile możności — patentów polskich. P/4685/4T/Ro.

Firma z Indyj Holenderskich okazuje zainteresowanie dla (przyborów i naczyń kuchennych) wszelkich nowych specjalności i ulepszeń w zakresie przyborów i naczyń kuchennych, jednakowoż tylko kosztowniejszych. P/4685/4T/Ro.

Firma zajmuje się na terenie Indyj Holenderskich importem i sprzedażą wszelkiego rodzaju specjalności technicznych oraz patentów. Interesuje się patentami mechanicznemi. — P/4685/4T/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Dom importowy w Seattle nawiąże stosunki z polskimi eksporterami dykty oraz jelit baranich. 2713/34.

Firma w New Yorku chce nawiązać kontakt z polskimi fabrykantami harmonij ręcznych. 3368/34.

Firma w Springfield wyrabiająca piły do metali odda wyłączne zastępstwo na Polskę. 3603/34.

Dom importowy w New Yorku nawiąże kontakt z solidnym dostawcą skórek zajęczych i króliczych. 3626/34.

Dom importowy w New Yorku reflektuje na zakup szmat oraz odpadków lnianych. 3667/34.

Polskie przedsiębiorstwo ceramiczne w Trenton pragnie wprowadzić swe płytki parkietowe na rynek polski drogą wyłącznej agentury. 3685/34.

Dom importowo-komisowy w New Yorku życzy sobie objąć reprezentację firmy polskiej w branży eksportu maku i in. artykułów spożywczych. 3866/34.

Firma w New Yorku nawiąże kontakt z polskimi dostawcami nasion maku i koniczyny. 4191/34.

Agent w Czechosłowacji trudniący się zakupem towarów dla poważnego sklepu uniwersalnego w New Yorku reflektuje na zakup damskich rękawiczek skórzanych i bawełnianych. 4418/34.

Fabryka maszyn rolniczych i drogowych, cystern samochodowych, oraz maszyn mleczarskich oferuje swe wyroby. 4505/34.

Dom importowy w New Yorku interesuje się zakupem lycopodium w Polsce. 68/35.

Dom handlowy w New Orleans reflektuje na zakup większej ilości żytniej mąki pastewnej w Polsce. 209/35.

Firma w Newarku gotowa jest podjąć się opracowania planów, wykonania oraz finansowania robót o charakterze użyteczności publicznej, jak np. zakładów hydro-elektrycznych, stacyj pomp, mostów, dróg, elektrowni, zakładów asenizacyjnych, szpitali, etc. 306/35.

Dom importowy w Detroit obejmie przedstawicielstwo polskiej wytwórni napojów alkoholowych, nadających się na rynek amerykański. 362/35.

Agent importowy w New Yorku, specjalizujący się w handlu makiem, poszukuje dostawców tego artykułu w Polsce. 363/35.

Firma importowa w New Yorku reflektuje na zakup różnego rodzaju odpadków bezpośrednio od fabrykantów. Szczególnie interesuje się odpadkami przędzalniczemi, wełnianemi, futrzanemi, jutowemi, lnianemi, oraz ze skórek zajęczych i króliczych. 365/35.

Fabryka wyrabiająca domieszkę do cementu, która czyni go odpornym na wilgoć, poszukuje wyłącznego przedstawiciela w Polsce. 444/35.

Przedstawiciel poważnego domu importowego w New Yorku pragnie otrzymać opróbkowane oferty firm polskich, wyrabiających przybory do włosów, a w szczególności siatki. 445/35.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY OD OBROTU DLA DROBNYCH PRZEDSIĘBIORSTW NA ROK 1935.

W roku podatkowym 1935 zostaje pobrany podatek przemysłowy od obrotu drobnych przedsiębiorstw w tej samej formie jak w roku ubiegłym. Do ryczałtu zostały zaliczone przedsiębiorstwa niżej wymienione, których przeciętny prawomocny obrót w stosunku rocznym, ustalony za lata podatkowe 1930 i 1931 nie przekroczył kwoty 45.000 złotych: drobna sprzedaż nawet wyłącznie spożywcom towarów, posiadających cechy produkcji wytworniejszej, handel specjalny nawet drobny towarami wymienionemi w punkcie 3-cim kategorji II. świadectwa przemysłowe kategorji handlowej, przedsiębiorstwa handlowe kategorji III, zakłady sprzedające napoje chłodzące, księgarnie, magle i maszyny do czesania wełny, przedsiębiorstwa przemysłowe kategorji VI, VII, VIII nie wymienione w rozdziałach 1 — 18 przedsiębiorstw przemysłowych, wreszcie młyny mączne VIII kategorji i przedsiębiorstwa wymienione w rozdziale XVIII.

Zryczałtowany podatek przemysłowy od obrotu dla przedsiębiorstw, które prowadzą handel towarami, podlegającemi scalonemu podatkowi przemysłowemu i których przeciętny obrót temi towarami nie przekracza w stosunku rocznym za lata podatkowe 1930, 1931 — 30 proc. ogólnego obrotu, obniża się o 20 proc. Z wymienionych wyżej przedsiębiorstw wyłączone są od opłaty podatku przemysłowego od obrotu w formie ryczałtu spółki akcyjne, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółdzielnie, oraz inne przedsiębiorstwa, które są obowiązane do publicznego ogłaszania sprawozdań o swych operacjach, przedsiębiorstwa sprzedaży mięsa, połączone z wyrębem, przedsiębiorstwa drobnej sprzedaży mięsa i wędlin oraz przedsiębiorstwa wyrobu wędlin, wreszcie przedsiębiorstwa, które do dnia 31 marca 1935 złożą właściwemu urzędowi skarbowemu pisemne oświadczenie o prowadzeniu od początku 1935 roku prawidłowych lub uproszczonych ksiąg handlowych.

Zryczałtowany podatek przemysłowy od obrotu na rok 1935 płatny jest w 4-ch równych ratach w następujących terminach: — 30 kwietnia, 15 lipca, 15 października i 15 grudnia 1935 r. Niewpłacone w terminie raty zryczałtowanego podatku będą ściągnięte przymusowo wraz z karami za zwłokę z kosztami egzekucyjnemi. Od nakazów płatniczych na zryczałtowany podatek służy płatnikom prawo wnoszenia odwołań w terminie do dnia 15 maja 1935 r.

SPRAWY KOMUNIKEACYJN

BEZPOŚREDNIA TARYFA PORTOWA NIEMIECKO-RUMUŃSKA

Według informacyj ze źródeł niemieckich w najbliższym czasie ma się odbyć w Bukareszcie konferencja pomiędzy przedstawicielami Kolei Rzeszy niemieckiej i Kolei rumuńskich w celu wprowadzenia bezpośredniej taryfy towarowej między Rumunją a portami niemieckiemi. Nowa taryfa ma być wzorowana na istniejących taryfach pomiędzy portami polskiego obszaru celnego, Gdynią i Gdańskiem, a Rumunją.

SPRAWY SZKOLNICTWA

O POMOC MATERJALNĄ NA UTRZYMANIE INTERNATU DLA WYCHOWANKÓW LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI

W rzędzie szkół zawodowych, które prowadzi nasza Izba w swoim okręgu, stanowi Liceum Handlowe w Gdyni jedyny w Polsce typ szkoły, której zadaniem jest przygotowanie młodzieży do pracy w przedsiębiorstwach portowych.

Materjalny byt Liceum oparty jest na opłatach szkolnych i subwencjach, udzielanych przez władze szkolne. Płynące stąd środki pokrywają jedynie wydatki na naukę i dzierżawę lokalu szkolnego, nie wystarczają natomiast na zapewnienie młodzieży szkolnej odpowiednich warunków bytu. — Młodzież bowiem Liceum pochodzi z wszystkich województw Rzeczypospolitej Polskiej, wskutek czego stanęliśmy przed koniecznością otworzenia dla niej Internatu. —

Ta okoliczność pociąga dodatkowe poważne wydatki na opłacenie kierownictwa Internatu i pomoc dla młodzieży niezamożnej.

Ze względu na to, że młodzież, ucząca się w Liceum tworzy kadry przyszłych pracowników w przedsiębiorstwach portowych, pragnęlibyśmy zapewnić jej jaknajdalej idącą opiekę, aby temsamem dopomóc jej do pomyślnego ukończenia nauki.

Z uwagi na powyższe Izba pozwala sobie zaapelować do sfer gospodarczych swego okręgu o łaskawe przyjście młodzieży naszego Liceum z pomocą materjalną na cele utrzymania Internatu. Odnośne kwoty pieniężne uprasza się przekazywać do Izby Przemysłowo-Handlowej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

ZAMKNIĘCIE PRZETARGU NA BUDOWĘ CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Na rozpisany przetarg na budowę Chłodni Śledziowej wpłynęło do Urzędu Morskiego osiem ofert, które rozpatrzono w dniu 14 marca br. i odesłano do Ministerstwa Przemysłu i Handlu do aprobaty. Zainteresowane sfery handlu śledziowego na terenie portu rybackiego w Gdyni pragnęłyby rychłego zakończenia wszelkich formalności urzędowych związanych z rozpoczęciem tej koniecznej budowy, tak aby już w tym roku można było korzystać z pomieszczeń chłodniczych.

REZULTATY DWULETNIEJ PRACY „MEWY".

„MEWA" jest obecnie jedynem przedsiębiorstwem uprawiającem czynnie połowy śledzi na Morzu Północnem. W pierwszym sezonie połowów 1933/1934 złowiono 38.793 beczek morskich w oparciu o bazę portu rybackiego w Scheveningen w Holandji. W drugim roku pracy uzyskano z połowów na 13 lugrach śledziowych stanowiących flotę „MEWY" już 49.222 beczek morskich z czego przerobiono w Gdyni 13. 349 beczek morskich, używając do tego soli polskiej i beczek produkcji polskiej. Przepakowanie i solenie uskuteczniono w Gdyni robotnikiem polskim wyszkolonym przez holenderskich instruktorów. Nie mniejszą wagę przykłada się do fachowego wyszkolenia rybaków polskich zatrudnionych przy połowach, na statkach „MEWY", urządzając dla nich specjalne kursa obsługi motorów (w Szkole Morskiej w Gdyni), dalej przeszkolenie teoretyczne w nawigacji, oraz zapoznanie rybaków z naprawianiem sieci śledziowych. W tym też kierunku idąc dalej, wyszkala się personel biurowy, pracujący w porcie rybackim w Gdyni, gdzie „MEWA" wybudowała na powierzchni 3 tysięcy metr. kwadr. magazyny, które wraz z biurami zajmują tysiącpięćset metrów kwadratowych powierzchni. Poraz pierwszy w tym roku zimuje cała flota śledziowa „MEWY" w Gdyni i tutaj też nastąpi zaopatrywanie statków w żywność i artykuły techniczne, które będzie można nabyć w kraju.

Za dwa miesiące statki „MEWY" rozpoczną swój trzeci rok pracy pod polską banderą.

WYTWÓRNIE KONSERW RYBNYCH W GDYNI PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO ZATRUDNIANIA PRZEMYSŁU W FABRYKACJI BECZUŁEK.

Zapewne nie mówi się o tem wiele, że gdyńskie wytwórnie konserw rybnych zakupują już dziś małe beczułki w ilości kilkunastu tysięcy sztuk rocznie (rok 1934). Są to beczułki z drzewa bukowego o pojemności od 1 litra do 30 litrów, robione na zamówienie przez ludność okolicznych wiosek obok Tuchowa (woj. krakowskie). Cena loco stacja kolejowa Tuchów wynosiła ostatnio:

beczułki				cena	
pojemność	litrów	1	—	16	groszy
„	„	2	—	19	„
„	„	3	—	25	„
„	„	4	—	27	„
„	„	6	—	40	„
„	„	8	—	65	„
„	„	15	—	80	„
„	„	30	—	130	„

Do ceny zakupu należy dodać jeszcze koszta transportu kolejowego z Tuchowa do Gdyni — 764 km wedle klasy II. z dodatkiem 50 proc. za przedmioty przestrzenne. W rezultacie koszta transportu stanowią około 60 proc. wartości towaru (biorąc pod uwagę przesyłki drobnicowe pociągiem towarowym zwyczajnym).

Tak wielkie obciążenie produktów naszego przemysłu chałupniczego nie przyczynia się w każdym

razie do rozwoju tego przemysłu. Również eksport tych beczułek zagranicę, gdzie są duże możliwości sprzedaży, nie może dojść do skutku wobec niewytrzymujących kalkulacji kosztów przewozu kolejowego.

Beczułki pakuje się albo do worków, albo też zupełnie luzem nadaje się do przewozu kolejowego.

Skupem i zamówieniem beczułek w okolicznych wioskach Tuchowa zajmują się pośrednicy żydowscy, pobierający przeciętnie dwa grosze od beczułki. Pośrednicy ci finansują produkcję beczułek i załatwiają zbiórkę i ekspedycję beczułek z Tuchowa.

Beczułki małe posiadają cztery obręcze wiklinowe, beczułki większe posiadają dwie obręcze (górne i dolne) żelazne. Największym zbytem cieszą się beczułki dwu i cztero litrowe. Do beczułek pakuje się ryby (szproty, śledzie) t. zw. marynaty octowe z korzeniami.

WYSTAWY I TARGI

TARGI KATOWICKIE

W czasie od 25. V. do 10. VI. 1935 r. odbędą się VI. Targi Katowickie w Katowicach, przy Parku Kościuszki, urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej.

Ośrodek wielkiego przemysłu, w którym Targi Katowickie odbywają się oraz długoletnie starania, by Targi Katowickie stały się przeglądem towarów krajowych i rodzimej wytwórczości nadają im specjalną wagę.

Ceny stoisk są przystępne, by każdemu umożliwić udział w tegorocznych Targach.

Niewątpliwie napływająca klientela miejscowa, okoliczna oraz nawet z poza granicy zwrócić może uwagę na towary krajowe, reprezentowane na Targach Katowickich, co ożywi sprzedaże i obroty handlowe.

KOMUNIKATY

KOMUNIKAT WYDZIAŁU SEKCYJ BRANŻOWYCH ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

1. Informacje odnośnie organizacji Sekcyj Branżowych oraz Kół Branżowych.

Szereg towarzystw zwraca się do nas o wyjaśnienia, dotyczące organizacyj branżowych. Wyjaśniamy przeto, że organizacja branżowa obejmuje wszystkie nasze Towarzystwa Związkowe, gdzie w myśl wytycznych sprawozdania naszego za miesiąc styczeń br. mają być utworzone poszczególne Koła Branżowe (kolonjalistów, bławatników i t. d.), które tworzyć będą ogólno-pomorskie Sekcje Branżowe przy Centrali Związku pod własnem przewodnictwem.

Do Sekcyj Branżowych (a temsamem do Kół Branżowych lokalnych) mogą być przyjmowani tylko członkowie odnośnych Towarzystw Kupców Samodzielnych.

Co się tyczy dopuszczenia do Sekcyj Branżowych niecziłonków organizacyj, to sprawa ta będzie przedmiotem obrad najbliższego Zarządu Głównego.

O siedzibie każdej Sekcji decyduje jedynie zebranie organizacyjne danej Sekcji. Ze względów oszczędnościowych i praktycznych byłoby pożądanem, aby sekcje były organizowane przy Centrali, co jednak nie wyklucza, że przewodniczący Sekcji może zamieszkiwać poza siedzibą Związku.

Co się tyczy opłat branżowych, to członkowie Kół Branżowych będą opłacali pewne drobne opłaty na rzecz Sekcji Związkowej, w wysokości uchwalonej przez zebranie organizacyjne danej Sekcji.

Na zapytanie, czy opłaty branżowe mogą być potrącane częściowo przez Towarzystwa, wyjaśniamy, że opłaty te nic nie mają wspólnego ze składkami Towarzystw i dlatego też nie mogą być potrącane.

2. Zebranie organizacyjne Sekcji Kolonjalistów.

Przystępujemy do organizacji „Ogólnopomorskiej Sekcji Kolonjalistów - Detalistów". W tym celu inicjujemy Zjazd organizacyjny tej Sekcji, który odbędzie się w niedzielę, dnia 17 marca br. w Grudziądzu.

Prosimy usilnie Zarządy o możliwie rychłe zwołanie zebrań Kół Kolonjalistów - Detalistów, poświęcone specjalnie organizacji tej Sekcji.

3. Sekcja Hurtowników Spirytusowych.

Sekcja Hurtowników Spirytusowych odbyła swe zebranie w dn. 13. II. br. w Grudziądzu, na którem obszerne sprawozdanie z delegacji w Dyrekcji Monopolu Spirytusowego złożył Prezes p. Maćkowiak. Szczegóły z zebrania tejże Sekcji zostały już wysłane wszystkim hurtownikom spirytusowym okólnikiem branżowym nr. 4.

4. Z Sekcji Hurtowników Soli.

W dniu 14 stycznia r. b. odbyło się zebranie Sekcji. Na zebraniu tem uchwalono wysłać specjalną delegację do Warszawy, celem przedstawienia w Dyrekcji Monopolu Solnego szeregu postulatów. Ostatnio przewodnictwo Sekcji postanowiło dołączyć się do Delegacji Związkowej, która ma interwenjować w Ministerstwie Skarbu, w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, w Dyrekcji

Monopolu Spirytusowego i w Dyrekcji Monopolu Solnego.

5. Z Branży Bławatniczej.

W myśl sprawozdania naszego za miesiąc styczeń r. b. przypominamy o konieczności organizowania lokalnych Kół Branżowych, gdyż jeszcze w tym miesiącu zamierzamy zwołać zebranie organizacyjne tej Sekcji Branżowej.

CENTRALA ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU PRZYJMIE PRAKTYKANTÓW.

Ponieważ odczuwać się daje brak młodych fachowych sił wyszkolonych w dziedzinie pracy społeczno-ekonomicznej, Centrala Związku gotowa jest przyjąć na bezpłatną praktykę 2 — 3-ch praktykantów, których pragnie przygotować do tej pracy (w kierunku branżowym i ogólno — organizacyjnym.)

Kandydaci winni posiadać conajmniej średnie wykształcenie gimnazjalne lub handlowe.

Pierwszeństwo mają synowie kupców pomorskich — członków Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Zgłoszenia piśmienne, poparte przez miejscowe Towarzystwo Kupców Samodzielnych (w Toruniu przez Korporację Kupców Chrześcijańskich) z dołączeniem życiorysu i fotografji, nadsyłać należy pod adresem: Grudziądz, Skrzynka pocztowa 34, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Wobec projektowanego wprowadzenia przymusu organizacyjnego — pracownicy tej kategorji już w niedalekiej przyszłości będą poszukiwani i znajdą szerokie pole do pracy. —

LOTERJA FANTOWA NA RZECZ POWODZIAN.

Dla zapewnienia nowego dopływu tak bardzo potrzebnych funduszów na cele pomocy ofiarom powodzi zawiązał się pod protektoratem Pani Prezydentowej Marji Mościckiej specjalny Komitet urządzający loterję fantową. Fanty na wspomnianą loterję wartości około zł. 30.000 zostały już zebrane, pomiędzy fantami znajduje się wiele przedmiotów wartościowych, jak 10 aparatów radjowych, 20 obrazów znanych malarzy, gramofony, aparaty fotograficzne i t. p. Losów wypuszczono ogółem 100.000 w cenie 1 złotego. Ciągnienie loterji odbędzie się w dniu 4 maja rb.

Izba nasza, biorąc udział we wspólnej akcji Związku Izb, podjęła się na razie rozsprzedania 300 losów, zwraca się przeto do ofiarności sfer przemysłowych i handlowych swego okręgu w nadziei, że zechcą one poprzeć akcję Izby.

Dla usprawnienia przesyłania wygranych fantów jest bardzo pożądane odnotowywanie — o ile to jest technicznie możliwe nazwisk i adresów nabywców.

Nazwiska i adresy nabywców w miarę możności będą notowane w celu dostarczenia im ew. wygranych. Pełny spis fantów opublikowany będzie dodatkowo.

WYDAWNICTWA

TYGODNIK „TRGOVACKE NOVINE".

Z dniem 1 stycznia r. b. począł wychodzić w Belgradzie nowy tygodnik handlowy p. t. „Trgovačke Novine", który jest organem Związku Stowarzyszeń Kupców. Adres redakcji i administracji brzmi: Beograd, Poenkareova 7.

Redakcja tego tygodnika zawiadomiła Poselstwo R. P. w Belgradzie, że będzie ogłaszać oferty firm zagranicznych w rubryce p. t. „Zaofiarowanie obcych towarów", przyczem oferty firm polskich będą ogłaszane bezpłatnie.

Spodziewać się należy, że firmy polskie zechcą z tej możliwości skorzystać. Pisma zawierające prośbę o umieszczenie oferty zaopatrzyć należy w wyraźny napis: „Ponuda strane robe".

BROSZURA O ZWYCZAJACH HANDLOWYCH W INDJACH BRYTYJSKICH

Korespondent P. I. E. w Bombaju, p. Albiński, opracował zwięzłą broszurę o zwyczajach przyjętych w handlu z Indjami Brytyjskiemi. Podaje ona sposoby oferowania cen, zapłaty, ubezpieczenia, wystawianie weksli, faktur, akredytyw i innych dokumentów, przesyłanie próbek, korespondencji oraz wypełnianie zleceń i rozwikływania zatargów. Wiadomości te ujęte są ściśle praktycznie i zobrazowane szeregiem wzorów. Broszura znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym i we wszystkich Izbach Przemysłowo-Handlowych w Polsce.

POLSKO - MANDŻURSKI INFORMATOR PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY

Rozwój stosunków handlowych polsko-mandżurskich wykazuje potrzebę istnienia księgi informacyjnej, która byłaby przewodnikiem dla kupców i przemysłowców zarówno w Mandżurji jak i w Polsce.

Chcąc tej potrzebie zadość uczynić firma „The Universal Press" 22, Yamskaya St. Harbin, Manchou-Kuo, przystąpiła do wydania Polsko-Mandżurskiego Informatora Przemy-

słowo-Handlowego. Księga ta zawierać będzie około 1200 stron i będzie rozpowszechniona zarówno w Polsce jak i w Mandżurji.

Informator będzie wydany w języku angielskim, w części zaś reklamowej we wszystkich językach, zgodnie z życzeniem klijentów, i będzie posiadał dwie zasadnicze części; jedną poświęconą informacjom o Polsce, a drugą o Mandżurji.

Dział polski Informatora zawierać będzie: mapę Polski, portrety Prezydenta I. Mościckiego i Marszałka J. Piłsudskiego, dział informacji ogólnej (administracyjny, celny i t. p.), opis i statystykę większych miast (Warszawa, Łódź, Lwów, Kraków, Poznań, Wilno, Katowice, Białystok i t. d.), spis firm i fabryk w Polsce wraz z dokładnym opisem ich produkcji. Analogiczny układ posiadać będzie dział Mandżurski Informatora.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	19. 3.	23. 3.	27. 3.	30. 3.
Capella	26. 3.	30. 3.	3. 4.	6. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required. Through Bills of Lading to all Finnish Ports. The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 25. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy – Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	18. 3.	20. 3.
Minos	25. 3.	27. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 20. 3. s/s Tiber — z Gdyni 27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 29. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 25. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 25. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 20. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	23. 3.	26. 3.
Victor	30. 3.	2. 4.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 30. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów po[illegible]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [illegible]nsatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 20. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 3. — z Gdańska 22. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 29. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy Gdynia poniedziałki i czwartki	Sailings Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	18. 3.	20. 3.
Phoebus	21. 3.	23. 3.
Butt	25. 3.	27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 3.	22. 3.	27. 3.
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 3. — z Gdańska 27. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 11. 3. s/s Berenice — z Gdyni 18. 3.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 28. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 3. — z Gdyni 21. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 21. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 19. 3. — z Gdyni 28. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 25. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Albucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pirgenti — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 21. 3. m/s Vasaland — z Gdyni 26. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice. Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 19. 3. s/s Cliffwood — z Gdyni 24. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Orient — z Gdyni 27. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3
s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 marca:

s/s BORE VIII lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s CALEDONIA lin. z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s POLLUX lin. z Rotterdamu z tow., Prowe.
s/s LANGLEMEERE z ryżem niełuszczonym z Rangoon, PAM.
s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

20 marca:

s/s URSA lin. zach. norweska, Bergenske.
s/s MERCATOR lin. po ład. do Pdn. Am., Bergenske.
m/s VASAHOLM lin. z fosfatami, drobnicą i złomem z portów Gulfu, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska, Bergenske.
s/s IWAN lin. z Göteborga i Malmö z tow., Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.
s/s GIRGENTI lin. po ład. na Śródziemne Morze, Bergenske.
s/s WILNO z ład. tomasyny, PAM.
s/s NERMA lin. z portów Sycylji z towarami, PAM.
s/s CILTVAIRA po węgiel, PAM.
ż/m VESTA po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, Behnke & Sieg.

21 marca:

m/s TOLEDO lin. z bawełną i drobnicą z portów Gulfu, Bergenske.
s/s LISBOA lin. portugalska i wysp Kanaryjskich, Bergenske.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z tow. Prowe.
m/s ERLAND lin. lewantyńska, Pol. - Lewant.
s/s URANUS po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s LARS M. TROZELLI po węgiel, Bergenske.

22 marca:

m/s PACIFIC lin. z B. Ares, Santos, Rio z tow., PAM.
s/s ARIADNE z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s TAERNAN dodatk. lin. z Rotterdamu, PAM.
s/s STENSAAS po węgiel, Bergenske.

23 marca:

s/s ARGOSY lin. z Now. Yorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s CEYLON lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.
s/s HINRICH lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.

24 marca:

s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu z tow., Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s SCOTIA po węgiel, Bergenske.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

25 marca:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z tow. Żegluga Polska.
s/s EBRO lin. z portów włoskich z tow., Reinhold.
s/s SEINE z portów francuskich via Kopenhaga z tow., Reinhold.
s/s LECH (lub 27-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 27-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CONDOR lin. z Rotterdamu, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
m/s ERNA z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s EGON lin. z Malmö z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s ZURICHMOOR z Rangoon z niełuszczonym ryżem, PAM.
s/s HAARLEM lin. po drzewo do Leith, Reinhold.
s/s LOUIS DE GEER z pirytami, PAM.
s/s EIFEL po ładunek szyn kolejowych, PAM.
s/s GUNDEGA po węgiel, PAM.
s/s STEELVILLE po węgiel, PAM.
s/s THYRA ze złomem, PAM.

26 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z tow. Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z tow., Żegl. Polska.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z towarami, Żegl. Polska.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VASALAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Lewant.
s/s MARX po węgiel, PAM.
s/s ROBERT po węgiel, Behnke & Sieg.

27 marca:

s/s ORIENT lin. z B. Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s FINLAND po węgiel, Bergenske.

28 marca:

s/s HANESTRÖM V lin. z Norrköpingu i Stockholmu z towarami, Żegluga Polska.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s GERDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.

Tempo
ZAWSZE UWIDOCZNIONE WIERZYTELNOŚCI
ZOBOWIĄZANIA
PODATKI OBROTOWE

JAN MIESZCZANOWSKI

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — ul. Jana z Kolna — Telefon: Biuro 1343 i prywatny 1380

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

Towarzystwo Spedycyjne

J. H. BACHMANN

.Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska **Specjalność: Przeładunek bawełny**

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 marca 1935 r. | NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Budownictwo w Gdyni

Gdynia, jako miasto, powstała niezmiernie szybko. O rozwoju miasta najlepiej świadczy wzrost liczby ludności. W dniu I. Powszechnego Spisu Ludności w r. 1921 Gdynia w dzisiejszych jej granicach liczyła 5 i pół tysiąca mieszkańców. II Powszechny Spis ludności zastaje w Gdyni 37 tysięcy mieszkańców. Dziś liczy Gdynia ponad 55 tysięcy mieszkańców.

Szybko napływająca do Gdyni ludność, musiała znaleźć dach nad głową. To też na terenie Gdyni zaczynają rosnąć domy. Ogólna liczba domów w roku 1921 na terenie dzisiejszej Gdyni wynosiła 577, w roku 1931 Gdynia liczy już 2477 domów, a w połowie 1934 roku na podstawie obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu liczba domów sięga 3.383 (dane prowizoryczne).

Porównując wzrost liczby domów w stosunku do wzrostu liczby ludności, otrzymujemy, że liczba domów wzrosła 6-krotnie, gdy liczba ludności 9-krotnie. Jasna rzecz, że dom domowi nierówny, szczególnie jeżeli chodzi o wielkie budownictwo blokowe, jednakowoż stosunek 6 : 9 świadczy dobitnie, że stan budynków w Gdyni jest zgoła niedostateczny.

W jakże odmienny sposób jest zabudowana Gdynia w różnych jej dzielnicach — Śródmieście ma charakter dużego europejskiego miasta o wysokopnących się budynkach. Kamienna Góra jest to dzielnica willowa. Chylonja, Oksywie, Grabówek i Obłuże — są to wioski przeplatane domkami i barakami o charakterze mocno prowizorycznym. Nie można powiedzieć, żeby jakakolwiek dzielnica Gdyni miała jednolity charakter zabudowania. Obok wielopiętrowych domów stoją chatki, obok wykwintnych urządzeń higjenicznych napotyka się cuchnące nieraz „urządzenia sanitarne".

Klęską Gdyni i poważną jej bolączką są budowle prowizoryczne — baraki, spotykane we wszystkich dzielnicach miasta. Są to domeczki sklecone przeważnie z materjału drzewnego, niekiedy zbudowane z cegły, niekiedy wkopane w górę w kształcie ziemianki. Spotykane są nawet takie dziwolągi, jak domy na kółkach, nawet na ulicy Świętojańskiej. Rzecz jasna, że podobne budowle powstają w 90% bez pozwolenia jakichkolwiek władz, a materjał, z którego są budowane, jest często pochodzenia nielegalnego. Domki te bardzo często są budowane na gruntach cudzych i w miarę powstających zatargów z właścicielami gruntów lub też z policją budowlaną Komisarjatu Rządu bez wielkich trudności są przenoszone z jednej dzielnicy miasta do drugiej.

Powód powstawania tego rodzaju zabudowań jest nader jasny. Przybywa do Gdyni duża ilość robotników, którzy muszą znaleźć dach nad głową dla siebie i swoich rodzin. Istniejąca ilość mieszkań jest zgoła niedostateczna, zresztą warunki najmu są niemożliwe w stosunku do stawki robotniczej. Zaczyna się budowa na własną rękę, jakkolwiek, byle przetrzymać zimę, następnie barak się ulepsza, zagospodarowuje, rozszerza, znajdują się sublokatorzy i wszystko zaczyna iść „normalnym" trybem.

Liczby baraków w Gdyni narazie ustalić nie można. Jeżeli przyjmiemy, że według „Rocznika Statystycznego Gdyni 1933 — 1934" Gdynia liczy 3.383 domów mieszkalnych, a w tej liczbie domów parterowych jest 2.505,

to po odjęciu domów parterowych stałych w Gdyni, w Chylonji i na Oksywiu wyjdziemy prawdopodobnie na liczbę od 1.500 do 1.800 baraków. Dane te odnoszą się do czerwca 1934 — dziś liczba baraków przekroczyła z pewnością 2.000, być może sięga liczby 2.500.

Walka z tego rodzaju budownictwem jest niezwykle utrudniona, gdyż wzamian za barak trzeba przecie dać jakieś inne locum. Jedynym sposobem, jaki widzimy, jest dostarczenie Gdyni odpowiedniej ilości tanich domów mieszkalnych, któreby zaspokoiły w dostatecznym stopniu potrzeby mieszkaniowe wzrastającej wciąż ludności miasta.

— o —

Budynki stałe powstają na obszarze całej Gdyni w bardzo szybkiem tempie. Wpływa na to przedewszystkiem konjunktura.

Ceny gruntów, tak bardzo wysokie w latach 1928-29, znacznie spadły w latach następnych ze względu na brak nabywców. Spadek cen przyczynił się do nabywania gruntów przez pragnących inwestować w budownictwie. Ogólna konjunktura gospodarcza, zmierzająca do obniżki cen na materjały budowlane i na robociznę, wpływa w bardzo silnym stopniu na powstawanie nowych budynków. Pozatem na rozwój budownictwa ma wpływ rentowność budynków czynszowych, specjalnie wysoka na obszarze Gdyni, ze względu na duży popyt, a małą podaż mieszkań.

Większa część budujących się domów powstaje w szybkiem tempie w ciągu jednego, najwyżej dwóch sezonów budowlanych. Dzieje się to wtedy, kiedy przychodzi kapitał w płynnej postaci i jest w stanie finansować inwestycję odrazu.

Na porządku dziennym jednak są budynki, wykonywane „na raty". Praktycznie wygląda to w ten sposób, że w jednym roku buduje się parter za pieniądze, uzyskane w postaci czynszu, w roku następnym buduje się następną kondygnację, w następnym roku w podobny sposób budynek wyprowadza się wyżej.

Zupełnie odmiennym typem budowli mieszkaniowej są wielkie bloki mieszkaniowe, jak domy Z. U. P. U. i Kasy Emerytalnej Pracowników Kolejowych. Razem istnieje takich domów 5, dających możność mieszkania dla kilku tysięcy ludzi. Czynsz komorniany w domach powyższych jest znacznie niższy od czynszu w domach prywatnych. W ten sposób daje się możność zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych dla mało zarabiających urzędników na terenie Gdyni.

Tych jednak blokowych tanich domów w Gdyni jest stanowczo zamało. Świadczy o tem fakt, że tylko część zapotrzebowań na mieszkania jest w pozytywny sposób załatwiana przez administrację domów.

Akcja spółdzielni mieszkaniowych na terenie Gdyni, można powiedzieć, nie udała się. Istnieje zaledwie 5 spółdzielni mieszkaniowo-budowlanych, które w sumie wybudowały około 100 domów. Oczywiście liczba ta nie może być wzięta pod uwagę w ogólnem zapotrzebowaniu na mieszkania.

Zupełnie niedostateczną jest ilość domów hotelowych. Powoduje to zbyt wysokie ceny za pokoje hotelowe, stawiane przez właścicieli wobec przybyszów. Kwestja budowy wielkich, po europejsku urządzonych, hoteli jest otwarta i czeka na odpowiednie kapitały, które w przyszłości przyniosą dobry dochód inwestującemu.

Liczbowy obraz rozwoju budownictwa w Gdyni w ostatnich paru latach przedstawia nam zestawienie, sporządzone na podstawie danych Referatu Statystycznego jak poniżej:

Budynki zakończone — a) Liczba.

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**12**	**53**	**71**	**205**
w tem mieszkalne . . .	**8**	**40**	**63**	**197**
murowane	8	38	51	175
drewniane	—	2	12	22
przemysłowe	**4**	**13**	**8**	**8**
murowane	4	9	3	7
drewniane	—	4	5	1
Budynki prowizorycz.	**3**	**79**	**83**	**23**
w tem mieszkalne	**1**	**62**	**69**	**21**
murowane	—	16	25	2
drewniane	1	46	44	19
przemysłowe	**2**	**17**	**14**	**2**
murowane	2	6	6	—
drewniane	—	11	8	2

Budynki zakończone — b) Kubatura.
w 1000 m³

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**119**	**216**	**71**	**186**
w tem mieszkalne . . .	**112**	**201**	**68**	**182**
murowane	112	200	62	174
drewniane	—	1	6	8
przemysłowe	**7**	**15**	**3**	**4**
murowane	7	13	1	3
drewniane	—	2	2	1
Budynki prowizorycz.	**0**	**10**	**17**	**4**
w tem mieszkalne	**0**	**8**	**12**	**3**
murowane	—	2	5	0
drewniane	0	6	7	3
przemysłowe	**0**	**2**	**5**	**1**
murowane	0	1	3	—
drewniane	—	1	2	1

UWAGA: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednak w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionemi w tablicy znakami cyfrowemi, n. p. jeżeli kubatura podana jest w 1000 m3, znak 0 oznacza, że w danym wypadku kubatura nie sięga 500 m3.

Budynki zakończone — c) Koszt budowy w 1000 złotych.

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**6.667**	**11.077**	**2.345**	**5.215**
w tem mieszkalne . . .	**6.343**	**10.506**	**2.280**	**5.129**
murowane	6.343	10.461	2.121	4.917
drewniane	—	45	159	212
przemysłowe	**324**	**571**	**65**	**86**
murowane	324	545	42	83
drewniane	—	26	23	3
Budynki prowizorycz.	**9**	**173**	**289**	**48**
w tem mieszkalne	**3**	**139**	**232**	**45**
murowane	—	41	122	6
drewniane	3	98	110	39
przemysłowe	**6**	**34**	**57**	**3**
murowane	6	16	39	—
drewniane	—	18	18	3

Tak się przedstawia liczba, kubatura i koszt budowy budynków mieszkalnych i przemysłowych zakończonych.

Zestawiając te liczby z pominięciem szczegółów mamy:

	1931	1932	1933	1934
Liczba budynków	15	132	154	228
Kubatura w 1000 m³ . .	120	227	87	190
Koszt budowy w 1000 zł .	6.676	11.250	2.634	5.263

Warto również chociażby w liczbach ogólnych podać dane o budynkach rozpoczętych:

	1932	1933	1934
Liczba budynków	166	337	318
Kubatura w 1000 m³ . .	176	259	37
Koszt budowy w 1000 zł .	6.787	7.046	10.114

Jak widzimy budownictwo w Gdyni rozwija się bardzo poważnie i szybko.

W jakichże dzielnicach najwięcej się Gdynia rozbudowuje? Przedewszystkiem w centrum, i to głównie ul. Świętojańska. Niedługo szczerby między budynkami tej ulicy zostaną zabudowane. Działki leśne zabudowywane są intensywnie małemi domkami, jakoteż na Witominie powstaje serja domków bliźniaczych T. B. O. Redłowo uzyskało kilka domów spółdzielczych i 19 domów seryjnych T. B. O. Na Kamiennej Górze i innych dzielnicach budownictwo rozwija się mniej intensywnie.

Zarząd m. Gdyni, który powołany jest do kierowania całokształtem rozbudowy miasta, w budownictwie gdyńskiem jest specjalnie zainteresowany. W tym celu powołany został do życia Komitet Rozbudowy, mający na celu regulowanie spraw gruntowych i rozprowadzanie kredytów budowlanych.

Prace Komitetu Rozbudowy wyrażają się konkretną liczbą 29 miljonów złotych, rozprowadzonych z Państwowego Funduszu Budowlanego, a mianowicie:

w r. 1927	—	4.463	tys. zł
1928	—	3.081	„ „
1929	—	1.966	„ „
1930	—	4.033	„ „
1931	—	11.887	„ „
1932	—	510	„ „
1933	—	771	„ „
1934	—	2.539	„ „
Ogółem	**—**	**29.250**	**tys. zł**

Polityka kredytowania w r. 1933 i 1934, opierając się na wytycznych Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, wyrażała się w popieraniu drobnego budownictwa mieszkaniowego. Norma pożyczki wynosiła zł 5.000, w r. 1934 w wypadkach inwestowania poza mieszkaniem własnem małych mieszkań czynszowych, podniesiona być mogła do zł 7.500.

Według sprawozdania Komitetu Rozbudowy w Gdyni Komitet Rozbudowy sfinansował:

w r. 1933 — 85 domów o 668 izbach
1934 — 186 „ „ 2387 „

Zagadnienia terenowe przedstawiają poważny i trudny problemat dla Zarządu miasta. —

Przy powstawaniu Gdyni popełniono kardynalny błąd, jakim jest zaniedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w swe ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić grunty pod budowę miasta. Grunty te można było wykupić po cenie niskiej, niepozostającej w żadnym stosunku do cen, jakie płacono za tereny w okresie kwitnącej rozbudowy miasta. Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych i wąskich ulic i to głównych, braku magistrali tranzytowej, kolei, poprowadzonej przez środek miasta itd., z drugiej strony są twardym orzechem do zgryzienia dla Zarządu Miasta ze względu na trudność opracowania ostatecznego planu i linij rozwojowych Gdyni, jakoteż ze względu na brak dostatecznej ilości potrzebnych terenów pod budownictwo socjalne. Dziś miasto Gdynia, jako gmina posiada terenów własnych zaledwie 344 ha, na ogólny obszar 3.094 ha, z tego obszaru na budownictwo nadaje się 229 ha. Tereny zatem, pozostające w rozporządzalności gminy są b. małe.

Jak się przedstawia plan polityki mieszkaniowej, konstruowany przez Komitet Rozbudowy i przedstawiony na Radzie Miejskiej przez p. Komisarza Rządu mgr. pr. Fr. Sokoła?

Wytyczne tej polityki są następujące:

1) Zdobycie wszelkiemi środkami dostępnemi Zarządowi miasta możliwie największego zapasu terenów.
2) Dostarczenie tanich terenów budowlanych ze swego zapasu ziemi sferom pracującym, pragnącym budować własne domki.
3) Udostępnić tymże możliwie w najszerszym zakresie kredytów, rozprowadzanych przez Komitet Rozbudowy.
4) Za pośrednictwem Komunalnej Kasy Oszczędności m. Gdyni stworzyć lokalny fundusz pożyczkowo - budowlany.
5) Likwidować budownictwo barakowe przez: ułatwianie budownictwa mieszkaniowego, indywidualnego, rozwinięcie akcji budowy osiedli robotniczych.

Dla realizacji swej polityki budowlanej, Komisarjatu Rządu posługiwać się będzie trzema organami: Komitetem Rozbudowy, Towarzystwem Budowy Osiedli i Komunalną Kasą Oszczędności.

Bolesław Polkowski.

Rynek pracy w Polskiej Marynarce Handlowej

Powstanie Państwa Polskiego otworzyło szerokie perspektywy dla rozmaitych zajęć zawodowych, w szczególności tych, które będąc bezpośrednio lub pośrednio funkcją gospodarczo-państwową, miały ugruntowane warunki swego dalszego rozwoju. Do zajęć takich należała, względnie zdawała się należeć praca w żegludze handlowej. Nie ulegało bowiem wątpliwości, że z odzyskaniem Niepodległości będziemy się niewątpliwie starali utrwalić ją jak najmocniej również i pod względem gospodarczym. Jedną zaś z naczelnych przesłanek niezależności gospodarczej jest i będzie zawsze możliwość nawiązywania bezpośrednich kontaktów z zagranicą, ku czemu najlepiej się nadaje własny dostęp do morza i zorganizowanie transportu morskiego we własnych rękach przez budowę rodzimej floty handlowej.

Nadzieje te wydawały się tembardziej realne, ile że w pierwszych latach powojennych panował w międzynarodowej żegludze handlowej okres wysokiej konjunktury, łączący się ściśle z zapotrzebowaniem tonażu na skutek strat spowodowanych wojną podwodną i na skutek wzmożonych transportów artykułów pierwszej potrzeby do wyniszczonej Europy, jak również i w kierunkach powrotnych z uwagi na transporty b. kombatantów i masowy ruch emigracyjny do obu Ameryk.

I dlatego już w lutym 1920 r. jesteśmy świadkami powstania 2 pierwszych polskich przedsiębiorstw żeglugowych stworzonych dzięki inicjatywie Polonji amerykańskiej a mian.: „Polsko - Amerykańskiej Korporacji Nawigacyjnej“ (Polish American Navigation Corporation) i „Polskiego Towarzystwa Żeglugowego“ (Polish Navigation Company) — obu z siedzibą w Nowym Yorku. Następnie zakupuje Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu statek, nazwany „Józef Englich“ a spółka akcyjna „Sarmatia“ w Gdańsku uruchamia kilka statków pod polską banderą. Tworzy się szereg mniejszych spółek jak: „Lechia“, „Biały Orzeł“, „Gryf“ i in. — jednem słowem zdawało się, że również i na tym odcinku pracy twórczej rozwinęliśmy całą naszą inicjatywę i możliwości finansowe.

Niestety załamująca się nagle konjunktura w transporcie morskim, a w szczególności spadek cen na statki, pociągnął za sobą przymusową likwidację również i pierwszych armatorów polskich, z których zwłaszcza dwa wyżej wspomniane towarzystwa polsko - amerykańskie nabyły statki po niezmiernie wysokich cenach, w konsekwencji, których raty zabezpieczone hipotekami okrętowemi nie mogły być dotrzymane. Temsamem i na rynku pracy w polskiej marynarce handlowej powstaje sytuacja katastrofalna, która trwa aż do roku 1926 tj. do czasu powstania pierwszego przedsiębiorstwa żeglugowego, eksploatowanego przez Rząd, a mian.: „Żeglugi Polskiej“.

Obrazuje to zamieszczone poniżej zestawienie, podające ilość wydanych książeczek żeglarskich, tj. dokumentów legitymacyjnych stwierdzających zaciąg do pracy na morzu, a wydawanych przez władze administracji morskiej. Widzimy, że niezwłocznie po utworzeniu b. Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku w roku 1921 wydano ogółem 332 książeczek, a w r. następnym, tj. 1922 dalszych 252. Wprawdzie nie cała ta ilość przypada na statki wyżej wspomnianych polskich towarzystw okrętowych, albowiem niewątpliwie nie dawały one takiej możności zatrudnienia — niemniej jednak cyfry te świadczą, że w pierwszych latach powojennych zgłosił się do pracy na morzu poważny zastęp oficerów i marynarzy, rekrutujący się przeważnie z byłych flot zaborczych i to po największej części z flot wojennych, które uległy zupełnej likwidacji, jak np.:

niemiecka i austrjacka, albo w których dalsza służba jak np. we flocie rosyjskiej stała się dla Polaka niemożliwością.

Pierwsze te cyfry są tembardziej interesujące, gdyż pozwalają wyciągnąć wnioski co do przypuszczalnej ilości zawodowych marynarzy i oficerów z b. flot zaborczych. Przypuszczać bowiem należy, że do roku 1922 włącznie zgłosili się do pracy w polskiej marynarce handlowej ci wszyscy, którzy zamierzali kontynuować swą pracę zawodową, — rozpoczętą przed wojną lub w okresie wojennym. Cyfrę tę można z dużem prawdopodobieństwem określić na 500, przez podanie ilości książeczek żeglarskich wydanych w 2-ch pierwszych latach, po uwzględnieniu pewnej korektury na rzecz nowozgłaszających się do pracy na morzu.

niu do intensywności przewozów morskich, w związku z czem ta i owa jednostka mogła się zaciągnąć na statek zagraniczny, zawijający do portu gdańskiego, lub budującego się dopiero ówcześnie portu gdyńskiego.

Jak wspomnieliśmy poprzednio, powstaje w roku 1926 przedsiębiorstwo państwowe: „Żegluga Polska". Pełną eksploatację swych statków rozpoczęło w roku 1927. Konsekwencje tego faktu widzimy w raptownem podniesieniu się cyfry wydawanych książeczek (z 67 w Gdyni na 203) i w pojawiającej się po raz pierwszy cyfrze ogólnego zatrudnienia (183). Zatrudnienie to wzrasta silnie w następnych latach w miarę powstawania nowych polskich przedsiębiorstw żeglugowych, a mianowicie: Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob", Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego i Polsko Transatlantyckiego Tow. Okrętowego, zwanego obecnie: Gdynia - Ameryka, Linje Żeglugowe SA. — jak również i zlikwidowanego niedawno „Polryżu" sp. z ogr. por.

RYNEK PRACY W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

ROK	Teoretyczne nasilenie rynku pracy								Praktyczne nasilenie rynku pracy												
	Ilość książeczek żegl. wyd. przez b. Urząd Maryn. Handlowej w Wejherowie, Urząd Morski w Gdyni i Urząd Marynarki Handl. w Gdańsku			Ilość wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni					Ilość Oficerów i Marynarzy zarejestrowanych w Państwowym Urzędzie Pośrednictwa Pracy w Gdyni							Przeciętna ilość oficerów i marynarzy zatrudnionych w przedsiębiorstwach zrzeszonych w Związku Armatorów Polskich (Żegluga Polska S. A., Polsko Skand. Tow. Transp. „Polskarob", Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe i Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe					
				Wydz. Nawig.		Wydział Maszyn.															
	Wejherowo i Gdynia	Gdańsk	Razem	Absolwenci	Dyplomowani	Absolwenci	Dyplomowani	Razem	Ofic. pokładowi	Ofic. maszynowi	Załoga pokładu	Załoga maszynowa	Załoga hotel (męska)	Załoga hotel (żeńska)	Razem	Oficerów pokład. i maszyn.	Załoga pokładowa	Załoga maszyn.	Załoga hotelowa	Pracownicy adm.	Razem
1919																					
1920																					
1921		332	332																		
1 922		252	252																		
1923	7	111	118	16	13	14	9	30	Państwowy Urząd Pośrednictwa												
1924	2	123	125	13	13	12	10	25	Pracy Oddział Żeglarski stwo-												
1925	20	37	57	9	9	8	5	17	rzono dopiero z początkiem												
1926	67	164	231	8	7	14	13	22	r. 1931.												
1927	203	246	449	14	14	12	12	26								.48	57	61	17		183
1928	241	183	424	17	14	8	6	25								72	83	84	26		265
1929	210	246	456	11	10	8	6	19								132	142	145	104		523
1930	373	519	892	18	16	16	13	34								170	200	227	287	16	900
1931	428	63	491	17	17	21	16	38	40	37	435	440	727	133	1812	158	188	217	299	16	878
1932	325	38	363	14	11	13	11	27	34	30	383	388	580	85	1500	187	210	230	284	16	927
1933	208	13	221	19	19	15	15	28	45	46	289	349	474	74	1290	154	203	211	383	25	976
1934	187	2	189	19	19	9	9	34	17	26	203	247	324	61	887	141	171	187	369	30	898

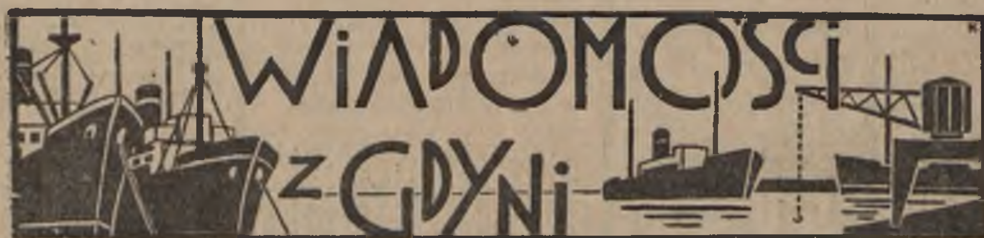
W latach od 1923 — 1925 włącznie obserwujemy duży spadek książeczek żeglarskich. Spadek ten jest dowodem, że w latach tych po likwidacji polskich towarzystw okrętowych, dostępny był rynek pracy morskiej jedynie dla marynarzy, mających sposobność zaciągania się na statki obce. Nie było to zbyt trudne, albowiem w tym okresie panowała jeszcze duża konjunktura w odniesie-

Kryzys żeglugowy, wzrastający silnie od roku 1930 nie pozwala na podniesienie się przeciętnej cyfry zatrudnienia, która waha się od 5 już lat około 900 zatrudnionych ofi-

cerów i marynarzy. Ustabilizowanej tej pozycji nie odpowiada stabilizacja wydawanych książeczek żeglarskich. Jest to zjawisko dość zrozumiałe, jeżeli się weźmie pod uwagę nasilanie zapotrzebowania rynku pracy w sezonie letnim, oraz cieszące się coraz większym popytem wycieczki morskie statkami Linji Gdynia — Ameryka, na których w zależności od liczby turystów należy zwiększać lub zmniejszać szczególnie personel załogi tz. hotelowej, tj. stewardów, kucharzy i t. d. Niemniej jednak cyfra ta ma tendencję raczej spadkową, co jest objawem dodatnim, świadczącym o starannej selekcji kandydatów do pracy na morzu i ścisłem przestrzeganiu obowiązujących w tej mierze przepisów. Na ich podstawie wydaje się książeczki żeglarskie bez ograniczenia jedynie absolwentom Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i oficerom służby nawigacyjnej i mechanicznej. Natomiast rezerwistom marynarki wojennej, pracownikom administracyjnym na statkach pasażerskich i rozmaitym specjalistom jak np.: kucharzom, stewardom, rzeźnikom i t. d. wydaje się książeczki pod warunkiem wykazania się cenzusem praktycznym, pod którym rozumie się pływanie od conajmniej 6 miesięcy, a w odniesieniu do chłopców okrętowych 12 miesięcy.

Dodatnim objawem jest również tendencja zniżkowa cyfry zarejestrowanych bezrobotnych, która spadła z 1812 w roku 1931 na 887 w roku 1934.

Porównanie tych pozycyj świadczy o wolno wprawdzie postępującej, jednak stale się akcentującej normalizacji na rynku pracy w żegludze morskiej. Miejmy nadzieję, że budowa nowych statków, z których motorowiec „Piłsudski" został niedawno spuszczony na wodę w Monfalcone, przyniesie w tej dziedzinie dalsze polepszenie. Zbyt wielkich jednak nadziei żywić nie można, albowiem światowy kryzys frachtów morskich trwa w dalszym ciągu, a w tej sytuacji rozbudowa naszej marynarki handlowej może postępować jedynie powoli w myśl nakreślonego programu.



RADCOWIE NASZEJ IZBY Z NOMINACJI.

W charakterze Radców z nominacji Pana Ministra Przemysłu i Handlu do Izby naszej na bieżącą kadencję weszli p. p. Grabowski Władysław, Rawicz - Szczerbo Władysław, Ruchniewicz Alojzy, inż. Skąpski Franciszek, Tor Stanisław.

P. p. radcowie: Ruchniewicz i inż. Skąpski przydzieleni zostali do sekcji przemysłowej p. p. Grabowski i Tor do sekcji handlowej i p. Rawicz - Szczerbo do sekcji żeglugowo-portowej.

PRACA MIEJSKIEGO TOWARZYSTWA KOMUNIKACYJNEGO W R. 1934.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu, Praca Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego M. T. K. w roku 1934 przedstawia się następująco.

Liczba linij autobusowych była maximum 7, obecny stan (posezonowy) —6.

Długość linij wynosi obecnie 39 km., w sezonie wynosiła 102 km.

Liczba autobusów czynnych obecnie 9, w sezonie 14.

Należy zaznaczyć wzrost liczby linij, ich długość i autobusów w stosunku do roku poprzedniego, a to ze względu na przyjęcie linji Gdynia — Sopoty od prywatnego przedsiębiorcy Szandracha. W ten sposób miasto stało się jedynym przedsiębiorcą komunikacyjnym w mieście i zażegnana została niepotrzebna konkurencja.

Autobusy miejskie przejechały w ciągu roku 885 tysięcy km. gdy w roku 1933 przebyły drogę 775 tys. km., w r. 1932 — 656 tys. km., w r. 1931 — 634 tys. km., a w r. 1930 — 485 tys. km.

Liczba przewiezionych pasażerów znacznie wzrosła i w r. 1934 osiągnęła 2.142 tysiące osób, gdy w r. 1933 przewieziono osób 1812 tys., w r. 1932 — 1804 tys. osób, w r. 1931 — 1586 tys. osób, a w r. 1930 — 1083 tys. osób.

W poszczególnych miesiącach r. 1934 liczba przewiezionych pasażerów przedstawia się następująco. (w tys. osób):

I. — 127; II. — 127; III. — 139; IV — 138; V. — 168; VI. — 190; VII — 301; VIII. — 292; IX. — 181; X. — 163; XI — 153; XII. — 163.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

W miesiącu lutym statki polskie, oparte o Gdynię i Gdańsk przewiozły ogółem 64.929.5 t. różnych towarów, co oznacza lek-

kie zwiększenie wobec lutego ub. roku, kiedy przewieziono 64.540,5 t. towarów.

Z powyższej ilości przewozów przypada na eksport 51.503,5 ton, na import 10.278 t. i na przewozy między portami obcemi 3.148 ton.

Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa przypada na statki Żeglugi Polskiej 24.398 t., na statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego 1.135 t., na statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego 5.888 t. i na statki Polskarob 33.508,5 ton.

Na ogólną ilość towarów przewiezionych na statkach Żeglugi Polskiej przypada na pracę linij regularnych 13.249 t. i na przewozy trampów 11.249 t. Ostatnie pracowały prawie wyłącznie w kierunku eksportowym, wywożąc węgla 10.526: w imporcie przywieziono partję tytoniu — 623 t.

Z pięciu linij towarzystwa na pierwszem miejscu stanęła tym razem linja antwerpijska z 4.132 ton, z przewagą na tej linji kierunku eksportowego z 2.467 t. towarów, na drugiem — rotterdamska z 4.056 t. przewiezionych towarów i przewagą, jak zawsze kierunku importowego z 2.824 t. Na linji fińskiej przewieziono 3.326 t. towarów, na hamburskiej 1.230 ton, na linji wschodnio - szwedzkiej 427 t.

Względem m-ca lutego ub. roku zmalał ruch na linji rotterdamskiej i wzrósł ruch na linji hamburskiej. W lutym ub. r. hamburska linja była eksportową, obecnie ma ona charakter więcej importowy. Po roku pracy tej nowej linji widać więc, że zastępuje ona częściowo linję rotterdamską w imporcie, cofając się widocznie na rzecz linji antwerpijskiej, linji w eksporcie.

Statek Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego s/s Pułaski linji Gdynia — Halifax — N. York miał w lutym po jednym przyjeździe i odjeździe, z przewagą ruchu towarowego na wejściu (785 t. wobec 550 t. na wyjściu) i przewagą pasażerskiego ruchu na wyjściu (226 pas. wobec 78 na wejściu). Powyższe liczby oznaczają nieznaczne zmniejszenie względem lutego r. ub., kiedy przewieziono ogółem 380 pasażerów i 1.290 t. towarów.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego wywiozły w lutym z Gdyni i Gdańska do Londynu i Hull 3.810 t. ładunku, wobec 4.232 t. w lutym ub. roku, przyczem nieznaczny ten spadek jest wypadkową z dość znacznego spadku wywozu jaj, bekonów, szynek i drzewa oraz wzrostu i urozmaicenia poz. drobnicowych, co uważać można za polepszenie jakości ruchu towarowego tych dwu linij.

Statki towarzystwa przywiozły do Gdyni i Gdańska z Londynu i Hull ogółem 2.078 t. ładunku wobec 2.470 t. w lutym ub. roku. I tu zmniejszenie jest wypadkową z dwu odmiennych tendencyj. Zmalał bowiem znacznie import z Hull via Gdańsk — z 1.008 t. w lutym r. ub., prowadzącemi w większym stopmiast zlekka wzrósł ruch importowy via Gdynia, jak z Hull, tak i z Londynu.

4 statki węglowe Polskarobu przewiozły w lutym ogółem 33.508,5 t. węgla, w tem 30.520,5 t. w eksporcie z Gdyni i 2.988 t. w przewozach między portami zagranicznemi (1 podróż z Methil do Kopenhagi). W lutym ub. roku ogólna liczba przewozów na tych statkach wynosiła 39.010,5 t. Zmniejszenie tłumaczy się dłuższemi podróżami, aniżeli w lutym r. ub., prowadzącemi w większym stopniu niż rok temu do portów norweskich i holenderskich. Wywieziono na tych statkach do Szwecji 16.094,5 t., do Norwegji 8.568 t., do Holandji 5.858 t. i do Danji 2.988 t. Odbyto podróży 12 (w lutym ub. r. 14) do portów: Oxelösund (3 razy), Oslo (2 razy), Rotterdam, Amsterdam, Kopenhaga, Bergen, Stockholm, Slite, Göteborg, Methil.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W LUTYM.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godz. 9156 z zużyciem prądu 64.385 KW/h i przeładowano 122.624 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 93,5% ; w tymże miesiącu w r. 1934 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 73,00%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 20%.

„ŻEGLUGA POLSKA" WZMACNIA SWE POŁĄCZENIA LINJOWE.

Żegluga Polska S. A. wydała świeżo nowy rozkład jazdy swych statków na linjach regularnych na II kwartał br., zawierający szereg doniosłych ulepszeń i zmian, powstałych w związku z wprowadzeniem w kwietniu na linje antwerpijską i rotterdamską 2 wykańczanych i przyjmowanych obecnie w Anglji nowych statków.

Częstotliwość i dni odjazdów pozostają na wszystkich linjach bez zmiany, tak że rozchodzi się tylko o zmianę statków: s/s Irisen zostaje wycofany, mając ostatni odj. z Gdyni 9. IV., miejsce jego zajmuje s/s Hel z pierwszym odj. z Gdyni do Antwerpji 23. IV. Na linji rotterdamskiej zamiast „Chorzowa" już 9. IV. odjeżdża z Gdyni s/s Puck. Natomiast już 26. III. s/s Chorzów odjeżdża z Gdyni do Hamburga, zastępując s/s Tczew, który również jeszcze przed początkiem nowego kwartału, bo 30. III. odpłynie po raz pierwszy do Norrköpingu i Stockholmu, zamiast dotychczas kursującego w tym kierunku s/s Haneström V.

Skutki zmian będą takie: na linji antwerpijskiej powolniejszy statek zastępuje się szybkim i nośność tego statku wzrasta o 800 t. D. W., dotychczasowy udział bandery polskiej w ruchu Antwerpji wzrośnie dwukrotnie.

Na linji rotterdamskiej powolniejszy statek zastępuje się szybszym i nośność tego statku jest większa o 250 t. D. W. Dzięki znacznemu zwiększeniu szybkości nowy statek w miarę potrzeby będzie mógł w granicach rozkładu zawijać również do innych portów, np. do Antwerpji.

Na linji hamburskiej przez zmianę statku zwiększa się nośność o 350 t. D. W. Na linji stockholmskiej wprowadza się tonaż polski i nośność statku zwiększa się o 220 t. D. W.

Zbytecznem jest nadmieniać, że wprowadzenie nowych, oszczędnych w eksploatacji statków, podnosi rentowność linij.

WIOSENNA WYCIECZKA S/S KOŚCIUSZKO NA ŚRÓDZIEMNE MORZE.

Przebudowany z uwzględnieniem wymogów nowoczesnego okrętowego komfortu s/s Kościuszko po powrocie z Nowego Yorku wyruszy w dniu 5 kwietnia na 24-dniową wycieczkę na morze Śródziemne. „Kościuszko" odwiedzi porty: Vigo, Ceuta, Valencia, Niceę-Villefranche i w drodze powrotnej Palmę (Majorca), Lizbonę i Amsterdam.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LUTY ORAZ I-szą POŁOWĘ MARCA 1935 R.

Węgiel.

Juz od początku bieżącego roku zaznaczył się na tutejszym rynku frachtowym znaczny spadek frachtowań ładunków węgla. przeznaczonych do portów Morza Bałtyckiego i Północnego. Szczególnie dotkliwie dało się odczuć przerwanie eksportu do Irlandji. Stawki frachtowe w związku z tem cofnęły się o dalszych kilka pensów. Możemy wymienić następujące kontrakty orjentacyjne:

Kilka statków ca. 4000 ton
Gdynia/Belgja
stawka frachtowa sh. 3/9 za tonę, 2000 ton wyładowania

ca 2800	ton	— Antwerpja	— sh.	3/9	za tonę
„ 1800	„	— Gandawa	— „	4/-	„ „
„ 3000	„	— Amsterdam	— „	4/9	„ „
„ 2000	„	— Bruges	— „	4/3	„ „

Francja:

1000 ton	— Le Havre	frcs.	28,25	za tonę
900 „	— St. Brieux	„	29,—	„ „
2000 ..	— La Rochelle	„	28,—	„ „
2000 „	— Bordeaux	„	27,—	„ „
1800 „	— Rouen	„	23,—	„ „

Morze Śródziemne:

W odróżnieniu od wyżej przedstawionej sytuacji, eksport do portów śródziemnomorskich wykazał dalszy wzrost. Eksport w tym kierunku wynosi około 150/200000 ton miesięcznie. Stawki frachtowe w związku z tem, a szczególnie wskutek braku tonażu greckiego, wykazały dość poważną zwyżkę. W obecnej chwili płacone są następujące stawki:

ca 5000 ton do Zach. Włoch sh. 8/3 do 8/6 za tonę
do Wenecji, Triestu sh. 9/3 do 9/6 za tonę
5000 ton do Pireus sh. 9/- za tonę
5000 ton do Port Said sh. 9/- za tonę
4500 ton do Malty sh. 8/9 za tonę
5000 ton do Algieru lub Bony sh. 9/- za tonę.

Węgiel do Ameryki Południowej:

Również eksport do Ameryki Południowej wykazał dalszy wzrost i należy tu wymienić tranzakcję na 100.000 ton z przeznaczeniem do Buenos Aires. Załadunek następuje statkami o wielkości od 5000 do 7000 ton i będzie rozdzielony na cały rok bieżący. Stawki frachtowe, płacone obecnie w powyższym kierunku, wynoszą sh. 10/3 do 10/6 za tonę.

Amoniak do Hiszpanji:

Nasz eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został wznowiony. Eksport uskuteczniony jest w partjach 1500/2000 ton, w zależności od wielkości statku, stawki frachtowe wynoszą sh. 9/6 do 10/- za tonę.

Anglja.

W powyższym okresie zafrachtowano z Gdyni do portów angielskich jedynie kilka ładunków, a mianowicie:

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem ca 450 sążni kopalniaków do Szwecji
1 duński statek 450 sążni z ładunkiem kopalniaków z Gdańska do Szkocji
1 litewski statek 400 std. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull V. D.

Pozatem kilka mniejszych partyj zafrachtowano na statki linjowe z przeznaczeniem do Tyne.

Z Gdańska wysłano również pewną ilość statków z ładunkami mieszanemi drewna oraz kilka mniejszych statków z ładunkami jęczmienia luzem do różnych portów.

Holandja.

Zaoferowanie ładunków do Holandji było przez cały okres sprawozdawczy bardzo nieznaczne. Zafrachtowano kilka partyj jęczmienia luzem, D. B. B., oraz drewna twardego po dawnych stawkach. Poza statkami linjowemi udało się zafrachtować jedynie parę małych statków motorowo - żaglowych.

Belgja.

Dowóz zboża do Belgji, stanowiącego dotychczas jeden z głównych ładunków, wykazał szczególnie w miesiącu bieżącym znaczny spadek, wskutek czego statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Mimo to stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie. W lutym poza statkami linjowemi zafrachtowano kilka statków trampowych dla ładunków mieszanych. Eksport drewna twardego do Antwerpji zwiększył się nieco w marcu oraz rozpoczął się sezon wywozu podkładów dębowych do Antwerpji, Ostendy i Haren.

Należy również wspomnieć, że zafrachtowano do Gandawy oprócz pewnej ilości drewna twardego, kilka partyj ziemniaków.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU LUTYM B. R.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu ruch budowlany w Gdyni w miesiącu lutym przedstawiał się następująco:

Zezwoleń na budowę wydano 2, gdy w styczniu zezwoleń wydano 6. a w lutym roku 1934 — 10.

Rozpoczęto budowę budynków — 6, gdy w styczniu rozpoczęto budynków 13. a w lutym 1934 — 13.

Z pośród rozpoczętych budynków 5 nosi charakter stałych, 1 prowizoryczny. Wszystkie 5 budynków stałych mają przeznaczenie, jako mieszkaniowe. Co do materjału — jeden drewniany, o kubaturze 397 m³. koszt budowy wynieść ma według kosztorysu 5.600 zł. Pozostałe 4 budynki będą murowane o kubaturze 8034 m³, koszt budowy oblicza się na 212 tys. zł, co wynosi po 26,40 zł za 1 m³.

1 prowizoryczny drewniany budynek, przeznaczony na mieszkalny o kubaturze 62 m³ ma kosztować 1 tysiąc zł.

Ogółem rozpoczęte budynki dadzą Gdyni 26 mieszkań o 58 izbach mieszkalnych i 42 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budowę budynków — 12, gdy w styczniu zakończono budynków 4, a w lutym z przed roku — 19.

Z pośród zakończonych budynków stałych jest 7. z czego budynków mieszkalnych 2, przemysłowych — 5. Budynki mieszkalne oba są murowane o kubaturze łącznej 306 m³, koszt budowy 3 tysiące zł. Budynków przemysłowych drewnianych — 3, o kubaturze 302 m³. koszt budowy 6 tysięcy złotych, budynków przemysłowych murowanych — 2, o kubaturze 360 m³, koszt budowy 3 tysiące zł. Budynków prowizorycznych zakończono — 5. Wszystkie są mieszkalne, zbudowane z materjału drzewnego. Kubatura ich wynosi 784 m³. koszt budowy wyniósł 12 tysięcy złotych.

Ogółem przybyło Gdyni mieszkań 7, o 13 izbach mieszkalnych i 18 izbach niemieszkalnych. Jak widzimy bardzo niewiele.

Słaby ruch budowlany tłumaczy się sezonem zimowym, dla budownictwa prawie martwym.

SĄD HANDLOWY PRZY SĄDZIE OKRĘGOWYM W GDYNI.

Z dniem 1-go kwietnia otwarty zostanie Sąd Handlowy przy Sądzie Okręgowym w Gdyni. Lista kandydatów, którzy zostaną mianowani sędziami handlowymi w liczbie 16-tu, już została przedłożona przez Izbę P. H. w Gdyni.

Wiadomości z Okręgu Izby

ORGANIZACYJNY ZJAZD KOLONJALISTÓW POMORZA.

W niedzielę, dnia 17 marca r. b. odbył się w Grudziądzu w „Piwiarni Okocimskiej" Zjazd Organizacyjny Kolonjalistów Pomorza, na który przybyli kupcy detaliści branży spożywczo-kolonjalnej, jako delegaci wysłani przez poszczególne Koła tej branży, utworzone w międzyczasie przy Towarzystwach Kupców Samodzielnych.

Zjazd zagaił Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusz Marchlewski, zapoznając zebranych z najnowszemi przejawami polityki gospodarczej i omówił obszernie przebieg ostatnich obrad Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie w sprawach przymusu organizacyjnego, składów fabrycznych, interwencji w Monopolu Spirytusowym oraz sprawę ostatnich projektów rządowych w związku z likwidacją zaległości podatkowych. wreszcie nakreślił dalszą linję rozbudowy organizacyjnej Związku w kierunku wybitnie branżowym. Celem Zjazdu było właśnie ukonstytuowanie się Sekcji ogólno-pomorskiej kupców detalistów branży spożywczo-kolonjalnej, której praca opierać się będzie na kołach branżowych przy poszczególnych Towarzystwach Kupców Samodzielnych.

Następnie podał do wiadomości p. Kierownik Niewiakowski projekt regulaminu sekcyjnego, który został przyjęty.

Następnie wybrano władze sekcji a mianowicie:

Przewodniczący — p. Bernard Kreft, Grudziądz, I. Zastęp. Przewodniczącego — p. Juljan Okoń, Gdynia, II. Zastęp. Przewod. p. Karol Zawiślewski, Toruń. Sekretarz — p. Jerzy Ochocki. Nowemiasto, Skarbnik — p. Franciszek Wolny, Grudziądz, Referent handlu zewnętrznego — p. Stanisław Rotkiewicz, Gdynia, Referent handlu wewnętrznego

p. Alfons Taistra, Grudziądz, Ławnicy — p.p: Franciszek Deja, Brodnica, Błoński, Tczew, M. Kwasigroch, Chojnice, Józef Karwik, Tuchola.

Referat branżowy p. t. „Przydział pomarańcz a rynek podaży" wygłosił p. Antoni Górski. Nad referatem wywiązała się żywa dyskusja, w konkluzji której zapadła uchwała, aby celem sprawiedliwego przydziału pomarańcz zwrócić się z wnioskiem specjalnym do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni z propozycją zaakceptowania stałego przedstawicielstwa Sekcji przy przydziale pomarańcz w osobach Wiceprzewodniczącego Sekcji p. Okonia z Gdyni i referenta dla spraw zewnętrznych Sekcji p. Rotkiewicza z Gdyni.

Referat informacyjny o zarządzeniach w związku z ustawą o mleku i jego przetworach wygłosił p. Kierownik Niewiakowski.

Sekcja apeluje do wszystkich tych Towarzystw, które jeszcze nie utworzyły Koła kupców branży kolonjalnej, ażeby natychmiast Koła takie powołały do życia i wezwały Przewodnictwo Kół do nawiązania bezpośredniego kontaktu z Sekcją Związkową Branży Spożywczo-Kolonjalnej.

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Dnia 21 marca r. b. obradował w Grudziądzu w siedzibie Centrali Zarząd Główny. Na wstępie zakomunikował p. Prezes Marchlewski, że wskutek zmian zaszłych na Walnem Zebraniu Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu zgłosił dymisję swoją Wiceprezes Związku p. Maćkowiak a na jego miejsce wszedł do Zarządu Głównego nowy prezes Korporacji p. Melerski. Ustąpił również p. Kaźmierski z Chojnic, w miejsce którego wszedł p. Stamm — prezes tamt. Towarzystwa Kupców Samodzielnych. Obaj panowie złożyli następnie uroczyste przyrzeczenie solidarnej współpracy dla dobra kupiectwa pomorskiego. W dalszym ciągu obrad zdawał sprawozdanie ze Zjazdu Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie Prezes Związku. Nad sprawozdaniem toczyła się kilkugodzinna dyskusja, krystalizująca stanowisko Związku pomorskiego wobec najważniejszych zagadnień obecnej polityki gospodarczej, a mianowicie: w sprawie przymusu organizacyjnego Związek opowiada się za przymusem organizacyjnym, przyczem zrzeszenie przymusowe winno posiadać pewne rygory w stosunku do kupców, uprawiających nieuczciwą konkurencję, aż do pozbawienia prawa handlu włącznie; w sprawie sklepów fabrycznych Związek potwierdza zapatrywanie, że otwieranie sklepów handlowych przez fabryki eleminuje kupca i osłabia zdrowy aparat handlowy Państwa i że sklep fabryczny nie może być tańszy od kupieckiego, jak to stwierdziły dotychczasowe badania, natomiast sklep fabryczny uszczupla dochody Państwa przez ominięcie jednej fazy podatkowej. Zarząd Główny polecił tej sprawie poświęcić w Towarzystwach pilną uwagę i ewen. wiadomości o mających być otwartych sklepach fabrycznych kierować natychmiast do specjalnej komisji przy Zarządzie Głównym (Biuro Centrali opracuje krótki referat i roześle go jako materjał dyskusyjny do Towarzystw. W sprawie administracyjnego regulowania cen Związek potwierdził zapatrywanie Naczelnej Rady, że regulowanie cen winno być stosowane tylko w wyjątkowych wypadkach i tylko przez organa samorządu gospodarczego przy zachowaniu zasady niezbędnej rentowności warsztatu. — W sprawie umów o naukę w handlu uchwalono zwrócić się do Izby z wnioskiem o przesunięcie terminu rejestracji tych umów. — Następnie podał przewodniczący do wiadomości, że Naczelna Rada materjały w sprawie nowelizacji podatku od nieruchomości skierowała do odpowiednich władz, że przyjęła wniosek Pomorza o konieczności obniżenia stopy dyskontowej dla starych zadłużeń handlu i skierowała go do Ministerstwa Skarbu, że Monopol Spirytusowy w zasadzie zgodził się na podniesienie rabatów dla wyrównania spadku zysku, powstałego wskutek obniżenia cen monopolowych. Zarząd Główny opowiedział się zdecydowanie przeciwko naruszeniu spoczynku niedzielnego w uzdrowiskach, gdzie według projektu jednej z Izb miałby być dopuszczony handel w niedziele i święta. W dalszym ciągu przyjęto do wiadomości starania Związku o przywrócenie Urzędu Celnego w Toruniu. — Bardzo ożywioną dyskusję wywołała sprawa Przysposobienia Gospodarczego, do którego Zarząd ustosunkował się pozytywnie, uchwalając zwrócić się do wszystkich Towarzystw większych o przyjęcie praktykantów, wysunięto jednakże szereg wątpliwości, które ma wyjaśnić w Województwie delegat Zarządu Głównego p. Melerski.

Następnie przyjęto do wiadomości sprawozdanie finansowe Skarbnika Związku p. Piątkowskiego oraz sprawozdanie Dyrektora Centrali p. Radojewskiego z wizytacji Towarzystw w lutym i marcu r. b., zanalizowano sytuację gospodarczą handlu za te dwa miesiące, załatwiono memorjał Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zatwierdzono poparcie Związku dla Pomorskich Pokazów Gospodarczych, mających się odbyć jesienią w Grudziądzu. W końcu przyjęto do wiadomości sprawozdanie Kierownika Wydziału

Sekcyj Branżowych p. Niewiakowskiego o ostatnim Zjeździe detalistów branży spożywczo-kolonjalnej i utworzeniu Sekcji tejże branży przy Związku.

W wolnych głosach omawiano jeszcze konieczność zwołania po świętach Rady Związkowej i urządzenia kilku Zjazdów Okręgowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

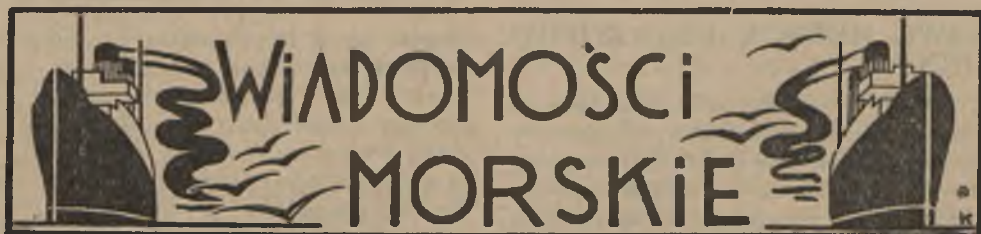
RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W LUTYM.

Ruch towarowy Gdańska w lutym w liczbach wagowych kształtował się względem lutego r. ub. korzystnie w imporcie, oraz niekorzystnie w eksporcie, jednakże w eksporcie spadek wywozu węgla i drzewa pod względem wartości został skompensowany wzmożonym wywozem więcej wartościowych towarów, jak jęczmień, pszenica, oleje smarowe i pędne itd.

Przywieziono ogółem drogą morską 33.227 ton towarów (w lutym 1934 r. 32.007 t.) w tem produktów mineralnych 24.425 t., produktów roślinnych 3.369 t., chemikalij 2.432 t., produktów zwierzęcych 1.390 t. Wzrost wykazały pozycje: rud i pirytów — 15.456 t. (wobec 7.748 ton w lutym ub. r.), nasion — 2.125 t. (602 t.), kawy surowej — 315 t. (222 t.), olejów i tłuszczów zwierzęcych — 687 t. (677 t.) Spadł import śledzi solonych: 1.252 t. (2.546 t.). żelaza i stali — 290 t. (3.797 t.), żeliwa — 83 t. (888 t), przędzy bawełnianej — 85 t. (600 t.), złomu 1,1 t. (208 t.)

Wywieziono ogółem drogą morską 271.350 ton towarów (w lutym 1934 r. 373.285 t.), w tem produktów mineralnych 140.354 t., produktów roślinnych (bez drzewa) 70.443 t., drzewa i wyrobów z drzewa 48.754 t.

Spadek wykazały pozycje: węgla — 134.388 t. (w lutym ub. r. 245.941 t.), drzewa tartego — 36.794 t. (45.261 t.), żyta — 22.656 t. (25.480 t.), mąki — 2.561 t. (8.385 t.), strączkowych — 876 t. (5.084 t.) Wzrost wykazały pozycje: jęczmień — 34.764 t. (13.150 t.), smary 1.132 t. (50 t.), pszenica 1.423 t. (860 t.), oleje pędne — 578 t. (0 t.), makuchy — 3.827 t. (1.920 t.), parafina 914 t. (777 t.), cynk 486 t. (259 t.) Eksport bekonów utrzymał się na poprzedniej wysokości: 107 t. (109 t.)



RUCH STATKÓW W NAJWIĘKSZYCH PORTACH ŚWIATA W R. 1934.

Ruch statków w największych portach świata ukształtował się w r. 1934 następująco:

	w 1000 t. r. n.
1) Nowy York	25.188
2) Londyn	21.714
3) Hamburg	18.484
4) Rotterdam	17.974
5) Szanghaj	17.828
6) Antwerpja	17.454
7) Kobe	16.649
8) Liverpool	14.077
9) Marsylja	16.637
10) Lissabona	12.538
11) Neapol	12.074
12) Genua	11.313
13) Yokohama	10.902
14) Le Havre	10.766
15) Southampton	10.350
16) Brema	7.939
17) Triest	5.634
18) Aleksandrja	5.385
19) Durban	5.224
20) Kopenhaga	4.883
21) Vancouver	4.791
22) Amsterdam	4.638
23) Oslo	4.585
24) Gdynia	4.142
25) Istanbul	4.058
26) Bombay	3.927
27) Boston	3.834
28) Montreal	3.746
29) Gothenburg	3.743
30) Gdańsk	3.174
31) Cardiff	3.157

ZNÓW PROJEKT ROZGRANICZENIA WPŁYWÓW HAMBURGA, GDYNI, GDAŃSKA I TRIESTU.

Fairplay dowiaduje się z kół włoskich o utrzymanej aktualności problemu rozgraniczenia wpływów trzech ośrodków portowych: Hamburga, Gdyni—Gdańska i Triestu. Ham-

burg miałby w swem wyłącznem zapleczu kraje na północ od Dunaju do linji prostej Wiedeń — Brno, Triest południowy brzeg Dunaju, Gdynia — Gdańsk — kraje położone ku wschodowi od linji Wiedeń — Brno, a więc wschodnią część Rzeczypospolitej Czechosłowackiej, Węgry, Rumunję i zachodnie kresy Związku Sowieckiego. Podział taki ma zapobiec dalszemu ujemnemu działaniu obecnego stanu ostrej walki konkurencyjnej między wymienionemi portami.

PROJEKT UPAŃSTWOWIENIA SCANDINAVIAN AMERICA LINIE.

Kopenhaska Scandinavian America Linie, pozostająca dotąd w zarządzie Det Forenede jest jedynem przedsiębiorstwem żeglugowem Danji, przynoszącem obecnie stałe straty. W związku z powyższem istnieje projekt wydzielenia linji w samoistne przedsiębiorstwa, z równoczesnem oddaniem jego pod zarząd państwowy.

NOWA RED STAR LINE NALEŻY DO TRANSATLANTYCKIEJ KONFERENCJI — LECZ NIE DO POOLU.

Red Star Line po przejęciu jej przez hamburskiego armatora Arnolda Bernsteina została obecnie przyjęta do Konferencji linij północnego Atlantyku, zachowując nadal odjazdy z Antwerpji. Jednocześnie zaznaczyć wypada, że jednakże nie należy ona do odnośnego poolu; czy wejdzie do poolu zależeć będzie od decyzji amerykańskiego Shipping Boardu, która zostanie wydana niebawem.

Jedyną linją antwerpijską, nie należącą do „Północno - Atlantyckiej Konferencji Frachtów w kierunku zachodnim", jak ściśle się nazywa ta konferencja, jest obecnie linja Isbrandsen - Mollera.

ROZWIĄZANIE FLOTTENVEREINU.

Słynna niemiecka Liga Morska: „Flottenverein" została rozwiązana z uzasadnieniem, że partja narodowo - socjalistyczna jest obecnie w stanie prowadzić sama propagandę morską o wiele aktywniej aniżeli ją prowadzić mogła odrębna organizacja Flottenvereinu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

O WŁAŚCIWE METODY EKSPORTOWE DO CHIN.

Firmy odbiorcze w Chinach uskarżają się niejednokrotnie, na niedość skrupulatne wywiązywanie się dostawców polskich z przyjętych zamówień, zwłaszcza w zakresie wyrobów włókienniczych. Ponieważ rynek chiński interesuje się poważnie przywozem z Polski przeto objawy lekceważenia sobie tego rynku i niewłaściwego wykonywania kontraktów, często dostarczania towaru nieodpowiadającego wzorom, jest momentem wysoce szkodliwym dla dalszej wymiany towarowej z tym rynkiem.

Prócz dostarczania towaru nieodpowiadającego wzorom sprzedażnym zdarzają się jeszcze gorsze fakty przesyłania przez firmy polskie jako „shipping samples" (próbki towaru), które rzekomo miały być odcięte od sztuk rzeczywiście wysyłanych i wg. których importer sprzedaje swym odbiorcom, próbek nieodpowiadających w rzeczywistości wysłanemu towarowi. Takie postępowanie dowodzi niesolidności kupieckiej firm eksportowych.

Zdarzyć się może, że nieznaczne różnice zachodzące między towarem zamówionym a dostarczonym (w kolorze, deseniu, etc.) nie wywołają protestów importera - europejczyka, ani odbiorcy chińskiego, ale może to mieć miejsce jedynie w czasie dobrej konjunktury i dużego ruchu w interesach handlowych, kiedy istnieje większa łatwość w znalezieniu zbytu po dobrych cenach. Obecnie jednak podczas wielkiego natężenia w Chinach kryzysu i ostrej konkurencji, kiedy każdy dostawca Chin stara się dogodzić jaknajbardziej swym odbiorcom w obawie przed straceniem kienteli, chińscy kupcy stali się bardzo wymagający, wykorzystując sytuację. To też jednym ze skutków tego stanu rzeczy jest konieczność jeszcze sumienniejszego niż w czasach normalnych przestrzegania wszelkich punktów umowy zawartej przez eksportera z importerem w Chinach, bo kupiec chiński, odbiorca towaru od importera, będzie w stosunku do niego bardzo wymagającym i drobiazgowym i jego wymagania importer musi zadowolić celem zachęcenia go do dalszych z sobą tranzakcyj.

Odbiorca chiński stara się obecnie wykorzystać — wobec trudnej sytuacji i szczupłości obrotów — każdy najdrobniejszy pretekst dla uzyskania zniżki ceny. Bardzo nieznaczna różnica w deseniu czy też niedostrzegalna zupełnie dla przeciętnego konsumenta różnica w odcieniu barwy (nie mówiąc już oczywiście o różnicy choćby najmniejszej w samym gatunku towaru, jego wadze, szerokości etc.) jest wystarczającą, by odbiorca chiński odmówił odebrania towaru, wzgl. żądał zniżki 10—20 proc. lub 30 proc i więcej, zależnie od wypadku. Wykorzystywanie momentów takich przez odbiorców chińskich jest objawem powszechnym.

DOSTAWY DRZEWA POLSKIEGO DO ALGIERU.

Możliwości zbytu drzewa polskiego na rynku algierskim kształtują się dość pomyślnie, mogłyby zaś być w znacznie większym stopniu wykorzystane, o ile eksporterzy polscy poczyniliby wysiłki w kierunku odpowiedniego zainteresowania kupców algierskich drzewem polskiem. Na drewno budulcowe kontyngenty są rozdzielane przez Gubernatora Generalnego Algieru. W stosunku do r. ub. Polska uzyskała znacznie zwiększony przydział (z rubryki „inne kraje"), przyczem widoki na uzyskanie rozszerzonego kontyngentu istniałyby, gdyby importerzy algierscy wykazali większe zapotrzebowanie na drzewo polskie. Należy zaznaczyć, że meble z drzewa, dykty i inne wyroby drzewne podlegają kontyngentom przy imporcie do Algerji, które są rozdzielane na Francję i Algerję przez specjalny komitet w Paryżu, 33. Rue Faidherbe.

W zakresie klepek do beczek nie jest skontyngentowany, podobnie jak we Francji, import klepek dębowych nieobrobionych, których dostawy z Polski znajdują coraz poważniejszy rynek zbytu we Francji i Algerji. Import klepek obrobionych podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Według informacyj Dyrekcji Celnej w Algierze importowano drzewa i wyrobów drzewnych z Polski w 1934 r. — 1.812 ton. Na poszczególne towary w porównaniu z rokiem 1933 przypada:

a) Drzewo budulcowe r. 1933 — 667 ton. r. 1934 — 1.466 ton.

Dane te wskazują na znaczny wzrost importu, gdyż wynoszący około 100 proc.

b) Klepki dębowe w r. 1933 — 38 ton, w r. 1934 — 116 ton.

Także import tego artykułu poważnie wzrósł. Ponieważ odbiorcy wyrazili całkowite zadowolenie w wykonywaniu zamówień, należy się spodziewać dalszego wzrostu importu w branży klepek do beczek.

c) Dykty — w r. 1933 — 681 centn., w r. 1934 — 229 centn.

Import dykt wykazuje poważne zmniejszenie, gdyż w międzyczasie wprowadzono ograniczenia kontyngentowe, a licencje są przydzielane w Paryżu na Francję i Algierję wspólnie.

W opinji importerów algierskich obecna sytuacja rynkowa jest następująca:

W zakresie drzewa czerwonego dostawy na rynek algierski uskuteczniają głównie Jugosławja i Rumunja. Kupcy algierscy tłumaczą to różnicami co do gatunku, biorąc pod uwagę drzewo polskie, oraz w dużej mierze brakiem bezpośredniej linji okrętowej między portami polskiemi a Algierem. Przeładunki drzewa wpływają często ujemnie na jakość.

W tych warunkach mogłaby nastąpić poważna poprawa sytuacji, gdyby eksporterzy polscy mogli zgrupowywać przesyłki i w ten sposób zafrachtowywać całe okręty celem transportu drzewa do Algieru.

Z drugiej strony za lepsze niż polskie jest uważane drzewo szwedzkie, fińskie i rosyjskie.

Niemniej polskie drzewo dębowe jest uważane za bardzo dobre, a większe możliwości zbytu powstałyby z chwilą pewnej obniżki cen.

Importerzy algierscy skarżą się na postępowanie niektórych eksporterów polskich, którzy nietylko nie odpowiadają na listy lub czynią to ze znacznem opóźnieniem, lecz także wykonywanie zamówień przedstawia nieraz dużo do życzenia. Wielu importerów skarżyło się w tej sprawie u Gubernatora Generalnego, od którego zależy przydział licencyj.

Niektórzy importerzy uważają, że gatunek niektórych partyj drzewa polskiego należy tłumaczyć różnicą w manipulowaniu drzewem w Polsce, a w Szwecji i Finlandji, gdzie drzewo zostaje tarte dopiero w porcie i załadowywane bezpośrednio na statek.

Podkreślić trzeba, że racjonalne opracowanie rynku algierskiego może nastąpić jedynie wtedy, gdy eksporterzy polscy będą reprezentowani przez firmy algierskie bezpośrednio. Pośrednictwo, z którego wiele firm polskich korzysta, podraża towar, a pośrednicy mało dbają o jakość dostaw.

W interesie utrzymania dotychczasowych rozmiarów eksportu, a nawet zwiększenia go w pewnym stopniu, należy dbać specjalnie o dobre dostawy na ten rynek i właściwą ich organizację. P. I. E.

ZWYCZAJE W ZAKRESIE UBEZPIECZENIA TOWARÓW W FINLANDJI.

Pragnąc ułatwić eksporterom polskim dokładniejsze zapoznanie się ze zwyczajami fińskiemi w zakresie ubezpieczenia towarów Państw. Instytut Eksportowy podaje najważniejsze spostrzeżenia Poselstwa R. P. w Helsinkach w tej dziedzinie.

Towar może być sprzedawany cif, c&f, fob lub franco, przyczem każdy z tych warunków zawiera w sobie automatycznie ściśle zgóry określoną klauzulę ubezpieczeniową. Jakkolwiek klauzula ta nie jest wyraźnie zaznaczona w umowie, to jest ona jednak nieodłączalnie związana z warunkiem dostawy towaru i prawnie obowiązuje obie zainteresowane strony.

Wynika stąd, iż sposób sprzedania towaru (warunek jego sprzedaży) ustala jednocześnie, do kogo należy obowiązek nietylko ponoszenia kosztów ubezpieczenia, ale i uskutecznienia tegoż ubezpieczenia. — Wychodząc z tego założenia, otrzymujemy następujące zestawienie:

Warunek sprzedaży towaru — ukryta klauzula ubezp.

1. C.I.F. np. jakiś port Południowej Finlandji	Ryzyko ponosi dostawca towaru aż do załadowania towaru na statek (towar w ładowni statku lub na pokładzie).
2. C. & F. (Caf)	Ryzyko ponosi dostawca towaru aż do załadowania towaru na statek (ładownia statku lub na pokładzie).
3. F. O. B. np. port Gdynia lub Gdańsk	Ryzyko ponosi dostawca aż do przyjęcia towaru przez statek lub „Stauer-firmę" zgodnie z przepisami, przyjętemi w danym porcie. (Ladequittung konosament).
4. Franco odbiorca, franco np. Helsingfors	Ryzyko ponosi dostawca aż do oddania towaru do pełnej dyspozycji odbiorcy, to znaczy aż do jego mieszkania biura lub składu.

Znaczenie każdej z wyżej wymienionych klauzul jest następujące:

1. C. i. f. (koszty fracht i asekuracja). Ten warunek sprzedaży żąda od dostawcy towaru załatwienia wszystkich czynności, związanych z ubezpieczeniem morskiem danego towaru, w powszechnie znanem, pierwszorzędnem towarzystwie asekuracyjnem. Suma asekuracji musi bezwzględnie przekraczać conajmniej o 10% zafakturowaną wartość pływającego towaru. Sprzedawca towaru winien dostarczyć nabywcy polisę asekuracyjną. Od chwili ubezpieczenia towaru i umieszczenia go na statku (ładownia statku lub pokład), przechodzi ryzyko na odbiorcę ładunku, który w wypadku awarji lub uszkodzenia winien zwrócić się do towarzystwa asekuracyjnego, w którem towar został ubezpieczony (lub do jego prawnego przedstawiciela w Finlandji). Także zwrócenie się do towarzystwa asekuracyjnego może nastąpić bezpośrednio w ostatnich czasach jednak utrwalił się w Finlandji zwyczaj zwracania się do firmy asekuracyjnej za pośrednictwem przedstawiciela lub ajenta-nadawcy (sprzedawcy) towaru.

W pewnych wypadkach (np. przy kontraktach rocznych lub większych zamówieniach) zdarza się, że odbiorca towaru życzy sobie sam załatwić całą sprawę ubezpieczenia. W tym wypadku następuje między stronami porozumienie co do pewnego procentowego skonta z sumy zafakturowanej.

2. C. & f. (koszty i fracht): sprzedawca obowiązany jest zakomunikować odbiorcy (nabywcy, kupcowi, lub jego zastępcy, ewentualnie firmie spedycyjnej) o uskutecznieniu załadowania celem umożliwienia mu załatwienia sprawy ubezpieczeniowej, poczem transport odbywa się na ryzyko odbiorcy.

3. F. o. b. (wolny na statku). Sprzedawca towaru ponosi ryzyko aż do objęcia go przez odbiorcę **na statku** (przy większych zamówieniach na statku zakontraktowanym przez samego nabywcę).

4. Franco odbiorca. Sprzedawca towaru ponosi ryzyko za pływający towar aż do chwili objęcia go przez nabywcę: na składzie, w biurze, w domu. Dostarczenie towaru uskutecznia wydział spedycyjny towarzystwa transportowego.

Trzeba zaznaczyć, że powyższe zwyczaje handlowe stanowią swego rodzaju podstawę wszelkich morskich tranzakcyj. Każdy kraj, posiadający handel morski, posiada swe specyficzne interpretacje, które mogą różnić się zasadniczo co do prawnych obowiązków zarówno dostawcy, jak i odbiorcy wysłanego towaru.

ZNIŻKA CŁA NA PIWO W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Prezydent Stanów Zjednocz. zgodził się z raportem Komisji, polecającym zniżkę cła na piwo z jednego dolara za galon do 50 centów za galon. Obniżenie cła weszło w życie dnia 15 lutego 1935 r.

Zniżka cła na piwa interesuje w pierwszym rzędzie Anglję i Irlandję, skąd sprowadzane są specjalne piwa w butelkach („ale" i „stout"), w drugim rzędzie Niemcy i Czechosłowację skąd importowane jest do Stanów Zjednoczonych piwo beczkowe.

Według statystyki, import piwa do Stanów Zjednoczonych w okresie grudzień 1933 październik 1934 r. wynosił ogółem 395.000 galonów, z tego z Wielkiej Brytanji i Irlandji pochodziło 266.000 galonów, z Niemiec 57.000 galonów, z Czechosłowacji 37.000 galonów. Import z Polski w tym okresie wynosił 157 galonów.

Dodać należy, że piwo importowane z zagranicy nie podlega podatkowi konsumcyjnemu w wysokości 16 centów od galonu, który opłaca tylko krajowa produkcja piwa.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LUTEGO DO 7 MARCA 1935 R.

AUSTRJA. Rozporządzenie Min. Rolnictwa wymienia kraje, które pomimo, iż są zagrożone chorobą raka kartoflanego mogą jednak eksportować do Austrji kartofle: Egipt. Włochy, Jugosławja, Malta, Hiszpanja, Węgry i Cypr. W roku 1934 importowano pozatem z Polski, Niemiec i Holandji.

Rokowania pomiędzy Ministerstwami Handlu, Rolnictwa i Skarbu, dotyczące podwyżki stawki celnej na wwóz paszy zostały odroczone.

Ustanowiono kontyngent na przywóz węgla handlowego na miesiąc marzec 1935 r. w wysokości 64.500 ton, podczas gdy w marcu poprzedniego roku kontyngent wynosił 60.000 t. Na Polskę przypada 45.000 ton, na Niemcy 8.600 ton, na Czechosłowację 6.300 t., mniejsze ilości przypadają na Węgry i inne kraje.

Ilość koksu dozwolona w marcu 1935 r., do przywozu wynosi — 10.000 t., z czego 1.500 t., z niemieckiego Górnego Śląska, 1.200 t. z Zagłębia Ruhry i 600 z innych okręgów Niemiec.

EGIPT. Dekretem królewskim, ogłoszonym w dzienniku urzędowym z dnia 7 bm. Rząd egipski przeprowadził zmianę niektórych stawek celnych, wwozowych, z ważnością od tejże daty.

Zmiana ta dotknęła polskie interesy eksportowe przez podniesienie cła na następujące artykuły:

poz. 415 eg. tar. celnej: meble z drzewa giętego lub ich części zmontowane, lub nie:

1) krzesła zwyczajne z oparciem lub bez; stawka obecna: Ł eg. 0,960 za tuzin; stawka dawna: Ł eg. 1,200 za 100 kg br.

poz. 62: szkiełka do lamp (cylindry) stawka obecna: Ł eg. 0,150 za 100 szt.; stawka dawna: Ł eg. 1,- za 100 kg br.

poz. 680: sprężyny do łóżek i do mebli, nawet pokryte miedzią lub innym metalem pospolitym; stawka obecna: Ł eg. 0,450 za 100 kg br.; stawka dawna Ł eg. 0,320 za 100 kg br.

Inne zmiany w egipskiej taryfie celnej, dokonane wzmiankowanym na wstępie dekretem, są nieznaczne i naogół nie dotyczą artykułów, interesujących eksport polski, przyczem niektóre stawki celne, naprzykład na papier rotacyjny, kamienie drogocenne itd. zostały nawet obniżone. Wogóle jednak przeprowadzone zmiany mają przeważnie charakter protekcyjny.

Oczekiwane są w bliskiej przyszłości dalsze modyfikacje celne, przyczem rynek egipski, jak na to wskazują masowe wykupy towaru japońskiego ze składów celnych, liczy się z możliwością nałożenia specjalnych ceł na towar tegoż pochodzenia (najwięcej mówi się o nadpłacie celnej względem towaru pochodzącego z krajów o walucie zdeprecjonowanej w stosunku do waluty angielskiej.

FRANCJA. Dekretem z dnia 16 lutego 1935 r. ustanowione zostało cło na masło świeże w wys. 1.400 fr. (tar. gener.) i 700 fr. (tar. minim.) oraz na masło solone i topione 1.400 fr. (tar. gener.) i 700 fr. (tar. minim.) od 100 kg.

Dziennik urzędowy z dnia 27 lutego 1935 r. zawiera dekret z dnia 26 lutego 1935 r., według którego kontyngent celny na wwóz lnu na okres od 19. 7. 34 do 18. 7. 1935 wynosi 45.000 ton.

HISZPANJA. W myśl dekretu Min. Przemysłu i Handlu z dnia 14. II. 35 ogłoszonego dnia 19. II. 35 wyznaczony został kontyngent na wwóz kukurydzy w roku bieżącym w wysokości 105.000 ton.

W hiszpańskim Dzienniku Urzędowym z dnia 5. II. 1935 zostało ogłoszone rozporządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 4. II. dotyczące przepisów wykonawczych przy przywozie mięsa mrożonego.

W Dzienniku Urzędowym hiszpańskim z dnia 12. II. 35 ogłoszone zostało rozporządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 9. II. 1935 zawierające przepisy wykonawcze dotyczące kontyngentu na: skóry wołowe, końskie i z mułów niegarbowane, nieosolone, suche (tar. 176), solone, suche lub wyprawione (tar. nr. 177), świeże, również solone (tar. nr. 178).

HOLANDJA. Holenderski Dziennik Ustaw Nr. z dnia 28. II. 35 zawiera rozporządzenie wg. którego począwszy od 1. III. 35 podnosi się specjalne cło przywozowe na biel cynkową i litopon, a to celem popierania przemysłu krajowego.

1) Litopon, inne białe i prawie białe barwniki, które prócz cynku czystego zawierają również związki siarki:

a) jeżeli zawierają 30 proc. lub poniżej siarczanu cynku stawka wynosi od 100 kg. netto — 1,50 fl.;

b) inne — 3 fl. od 100 kg.

2) Wszelkie niepodpadające pod punkt 1) białe i inne farbniki (przerobione lub nieprzerobione) zawierające tylko cynk od 100 kg. — 1,50 fl.

Rozporządzenie to wydane jest na 1 rok, ale może być w każdej chwili odwołane.

W dn. 26. II. 35 został wstrzymany na czas do 1 kwietnia rb. eksport do Niemiec holenderskich kartofli jadalnych. Zarządzenie to stanowi duży cios dla holenderskich eksporterów, którzy posiadają duże zapasy kartofli. Kontrakty dostawy w powyższym terminie zostały anulowane.

Gwoździe druciane i in. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 40 proc. (podług wagi) przeciętnego importu podczas lat bazowych).

Drut żelazny ciągniony. Okres skontyngentowania 1. III. 36. Lata bazowe 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 20 proc. (podług wagi) przeciętnego importu lat bazowych.

Drut kolczasty. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 100 proc. (podług wagi) przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Bielizna stołowa. Okres skontyngentowania 1. III. 35—1. IX. 35. Lata bazowe bez zmian 1929—1930—1931. Ustawowo przysługuje 50 proc. podług wagi, ewentualnie 30 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Plusz. Okres skontyngentowania 1. III. 35—1. IX. 36 r. Lata bazowe bez zmian 1931—1932. Ustawowo przysługuje 35 proc. podług wagi, ewentualnie 30 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Polsce przysługuje 900 kg wartości ok. hfl. 2,400 w okresie skontyngentowania.

Blacha cynkowa. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. IX. 35. Lata bazowe bez zmian 1931—1932. Ustawowo przysługuje 25 proc. podług wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych. Ustawowo przysługujące kontyngenty zostały obniżone z 80 proc. podług wagi. Polsce zatem przysługuje na bieżące 6 miesięcy kontyngent w wysokości 20.200 kg podczas gdy za rok ub. przysługiwał kontyngent, który na okres bież. nie może być przeniesiony, w wysokości 128.800 kg.

Meble drewniane. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 30 proc. podług wagi, wzgl. 20 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych. W ub. roku ustawowo przysługiwało 50 proc. według wartości ewent. 60 proc. podług wagi. Podczas gdy w ub. okresie kontyngentowym przysługiwało Polsce hfl. 138.750, w bież. okresie przysługuje nam zaledwie 200 ton, wartości ok. 56.000 hfl. Na meble gięte wg. informacyj ze sfer handlowych będzie przysługiwał kontyngent wartości około 34.900 hfl., podczas gdy możliwości zbytu wynoszą ok. 60.000 hfl. Kontyngenty na meble będą przydzielane tut. importerom odrazu na cały okres skontyngentowania.

Meble wiklinowe. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 30 proc. podług wartości 45 proc. podług wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych. Polsce przysługuje zatem kontyngent w wysokości 2 ton, wartości ok. 675 hfl.

Ukazało się również nowe zarządzenie kontyngentowe, ograniczające import:

Przędzy jedwabnej. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. VI. 35. Lata bazowe 1933 — 1934. Ustawowo przysługuje 45 proc. podług wagi, ewent. 30 proc. podług wartości, przeciętnego importu podczas lat bazowych.

PORTUGALJA. Według dekretu Nr. 25021 z 8 lutego 1935 dodano do taryfy celnej nową pozycję o następującem brzmieniu:

761 A — materjały dla kolei linjowej, taryfa minimalna — kg 0,02, maksymalna — kg 0,04.

Dotyczy również kabli, slupów, wind ciężarowych i osobowych i części składowych tychże, nie obejmuje maszyn i aparatów motorowych.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 31. I. 35, Nr. 21 zwolniono od cła papier zwykły i fantazyjny, szerokości do 100 cm. i takiż do wyrobu kopert — w taryfie normalnej. W taryfie maksymalnej pobiera się stawkę 25 proc. ad valorem.

W temże rozporządzeniu ustanawia się stawkę celną na pistacje, orzechy i kasztany. Pozatem zmieniono brzmienie Nr. 372 taryfy dotyczącej walcowanej cyny, cyny w arkuszach, aluminjum z podkładem bibułki, służącego do zawijania czekolady: stawki celne pozostały bez zmiany.

Rozporządzeniem Głównego Komisarza z dnia 1. II. 35 za Nr. 25/Z. R. zostały wprowadzone zmiany taryfy celnej dotyczące przywozu mioteł i towarów szczotkarskich z poz. 154 i 155.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Min. Skarbu zapowiedziało rewizję taryfy celnej w celu ułatwienia zawarcia nowych umów handlowych i wzmożenia eksportu.

Cła preferencyjne pozostają bez zmiany. Normalne stawki zostaną zmniejszone. Projektowane zarządzenia, wymierzone będą przeciw krajom, które nie udzieliły wyrobom pół-afrykańskim klauzuli największego uprzywilejowania. W taryfie pośredniej zniżki dotyczyć będą: kawy, dywanów. rękawiczek, rowerów, firanek, kapeluszy damskich, zastawy stołowej, aparatów radjowych, szkła, porcelany, zegarków i farb malarskich.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Na wniosek przemysłu krajowego, żądającego nałożena ceł dumpingowych. Rząd Unji deleguje eksperta do kraju eksportowego. Ekspert bada na miejscu ceny rynku wewnętrznego na dany produkt; cena ustalona jest f. o. b., — to znaczy do normalnej ceny krajowej dolicza się koszty transportu do portu i koszty przeładunku. Różnicę między tak skalkulowaną ceną, a cenami eksportowemi f. o. b. fiksuje się jako cło dumpingowe, w drodze rozporządzenia specjalnego „anti-dumping duty".

W celu ochrony krajowego przemysłu aluminjowego, wprowadzone zostały z dn. 1 lutego 1935 zwyżki cła na wyroby aluminjowe. W przyszłości wprowadzona ma być reglamentacja importu cementu, pozatem zniżce mają ulec cła na artykuły sportowe i przybory do podróży.

WĘGRY. Zakaz przywozu rozszerzono na następujące towary:

z poz. 274	Siarczan sodu,
„ „ 400	Preparaty pirotechniczne,
„ „ 407	Przeźroczyste płyty błonowe z materjałów pochodzenia roślinnego,
„ „ 456	Kwas mleczny,
z uwagi do poz. 533	Modlitewniki w języku węgierskim w oprawie celuloidowej lub ze skóry sztucznej,
„ „ 641	Zszyte kawałki skór futrzanych (krzyże okrągłe podszewki i błamy),
„ „ 666	Nieoprzędzone, czworoboczne nici gumowe o grubości 1,5×1,5 mm,
„ „ 702	Cement wszelkich gatunków,
„ „ 794	Silniki i chłodnice do wozów motorowych,
„ „ 801a	Pióra do pisania, pozłacane,
„ „ 807	Inne silniki tłokowe,
„ „ 809	Turbiny parowe i gazowe oraz ich części,
„ „ 830	Używane maszyny tekstylne,
„ „ 841	Wagi analityczne, apteczne i inne wagi precyzyjne, oraz ciężarki precyzyjne,
„ „ 845	Zaopatrzone w mechanizm aparaty ręczne do stemplowania, dziurawienia i perforowania, oraz podobne aparaty ręczne lub przyrządy, dające się wstawiać do maszyn do liczenia i numerowania,
„ „ 949	Niewymienione gdzieindziej towary z rogu, kości i innych naturalnych materjałów snycerskich.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma holenderska interesuje się importem szczotek z Polski. P/6429/27/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami sztucznej skóry (artykuł gumowany). P/3778/59/Ż.

Firma w Tangierze (Marokko) interesuje się objęciem przedstawicielstw polskich wytwórni różnych branż. P/6233/3R/Ż.

Firmy kanadyjskie interesują się zakupem wyrobów koszykarskich, w szczególności koszy wiklinowych. P/6140/49/Sz.

Przedstawiciel domów amerykańskich zainteresowany w zakupie różnych artykułów do sklepów o cenach jednolitych pozostanie w Warszawie do 15 bm. Informacje bliższe w Instytucie Eksportowym. P/6187/64/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

„POSTĘPOWANIE WYRÓWNAWCZE" KOLEI NIEMIECKICH.

Po nieudałych pertraktacjach zarządów kolejowych Niemiec, Austrji, Czechosłowacji i Węgier z kolejami rumuńskiemi w sprawie stosowania ulg kolejowych rumuńskich straciły ważność związkowe taryfy kolejowe między Rumunją, a wymienionemi państwami z dniem IX. 34 r. Jedynie Polska udzieliła równoznacznych ulg dla towarów rumuńskich na swych kolejach, dzięki czemu pozostały nadal ważne taryfy polsko - rumuńskie.

Koleje rumuńskie zamierzały na przyszłość opracować nowe taryfy jedynie z pań-

stwami sąsiadującemi i to jedynie przez bezpośrednie przejścia graniczne. Na tej podstawie nie mogłoby być mowy o związkowej taryfie niemiecko - rumuńskiej. Koleje niemieckie zdołały jednak przekonać zarząd kolejowy Austrji, a nawet Węgier i Czechosłowacji o rzekomych szkodach, jakie wynikałyby z tego rodzaju sytuacji i po uzgodnieniu poglądów opublikowały z dniem 1. X. 34 t. zw. „postępowanie wyrównawcze" (Auslobungsverfahren).

Postępowanie to, znane w praktyce już od r. 1923 (Szwajcarja), polega na przewożeniu towarów na podstawie tych samych stawek opłat, za jakie przewozi się towar na kolejach konkurencyjnych, — choćby droga przewozu była znacznie dłuższa, — przyczem jednak zostaje określone pewne minimum opłaty za 1 tonę/kilometr.

Jeżeli stosowanie postępowania wyrównawczego w tych czy innych relacjach może być uważane za skuteczną broń odporną lub zaczepną, to w komunikacji z Rumunją nie osiągnęło to żadnego skutku. Przedewszystkiem Niemcy przeceniły zdolność przepustową podkarpackiej linji kolejowej Koszyce — Halmei. następnie warunki uzyskania różnicy kosztów przewozu były tak skomplikowane, że musiały zniechęcić załadowców do korzystania z dróg, omijających koleje polskie.

Przepisy te zawierały w pierwotnem brzmieniu następujące ważniejsze postanowienia:

Załadowcy, który nada do przewozu towary w ładunkach najmniej 5-tonowych między stacją rumuńską, a stacją węgierską, czechosłowacką, austrjacką, lub niemiecką, obliczy się najtańsze przewoźne, jakie można na jakimkolwiek innym przebiegu (np. przez Polskę) między stacją nadania a stacją przeznaczenia uzyskać. Przesyłki muszą być przewiezione najkrótszą drogą kolejami niemieckiemi, czechosłowackiemi i austrjackiemi lub węgierskiemi — z pominięciem innych kolei, chociażby ten przebieg był jeszcze krótszy. Wniosek o zwrot różnicy między opłaconem przewoźnem, a tańszem przewoźnem. jakieby się zapłaciło np. przez Polskę, należy przedłożyć Dyrekcji Kolei we Wrocławiu w ciągu 6 miesięcy po nadaniu przesyłki. Do wniosku należy dołączyć: 1) Zestawienie opłaconych kosztów przewozu przez Niemcy, Czechosłowację, Austrję i Węgry, — oraz tańszych kosztów przewozu, jakieby się poniosło przy obraniu innej drogi (np. przez Polskę), 2) Wszystkie dowody opłacenia przewoźnego. Różnicę przewoźnego należy obliczyć w RM. Również winny być przeliczone na RM. wszystkie stawki opłat przewozowych, zawarte we wniosku. Jako odszkodowanie za korzystanie z postępowania wyrównawczego otrzymuje załadowca dodatkowo 8% zwróconej różnicy. — Na żądanie wypłaci się natychmiast po ogólnikowem zbadaniu wniosku 80% należnej różnicy.

Przy obliczaniu wysokości zwrotu muszą być zachowane następujące minimalne opłaty za kilometr i 100 kg. Przy ładunkach wagonowych poniżej 10 ton — 0,18 fenigów, przy 10 i więcej tonach 0,14 fen., za drzewo tarte, kukurydzę, makuchy i koks w ładunkach 10 ton i wyżej — 0,10 fen.

W praktyce powyższe przepisy okazały się niewystarczające. Załadowca spotykał się często z różnemi niejasnościami np. co do sposobu stwierdzenia najkrótszej odległości, stosunku tej odległości do obowiązku stosowania najtańszego przewoźnego między dwiema stacjami, stosowania różnych ulg eksportowych i kontyngentowych, stosowania postępowania wyrównawczego w tranzycie przez Niemcy i Rumunję i t. p.

Osobno nadmienić należy, że również załadowca polski może korzystać z postępowania wyrównawczego w ruchu z Rumunją o ile towar skieruje nie na Śniatyn Załucze lecz drogą przez Niemcy, Czechosłowację lub Węgry.

Aby załadowców zachęcić do korzystania w jaknajwiększej mierze z postępowania wyrównawczego zastosowano już z dniem 18 października nowe przepisy, umożliwiające opłacanie najtańszego, na przebiegu polskim osiągalnego przewoźnego już w chwili nadania towaru, — o ile przedtem został złożony wniosek o zatwierdzenie tego przewoźnego. W tym wypadku załadowca otrzymuje tytułem odszkodowania 5% różnicy między najtańszem przewoźnem na drodze przewozu, a jeszcze tańszem przewoźnem przez Polskę, — najmniej jednak 3 fenigi za 100 kg. — Zarządzenie to miało na celu pozyskanie tych załadowców, którzy nie chcieli wykładać większych kwot na droższe przewoźne.

Dowodem zupełnego niepowodzenia zamierzanej akcji bojkotowania przebiegu polskiego jest ostatnie zarządzenie, wydane w styczniu, — na podstawie którego korzystający z postępowania wyrównawczego mogą kierować swoje transporty również przez Polskę na szlaku Chorzów — Śniatyn Załucze.

Z tą chwilą traci cała akcja konkurencyjna przeciw Polsce na wartości i zostaje przywrócony stan taryfowy podobny do tego, jaki panował przed wypowiedzeniem taryf związkowych z Rumunją, czyli przed 1. X. 1934 r.

Niezaprzeczonym faktem jest jednak, że wprowadzenie postępowania wyrównawczego daje jednej stronie korzyści, drugiej zaś straty. Ma to miejsce również w ruchu towarowym z Rumunją w obecnych warunkach. Należałoby się zatem zastanowić, które z państw jest poszkodowane. Polska, jak wyżej wspomnieliśmy, nie ponosi żadnych strat. Rumunja osiągnęła przez postępowanie wyrównawcze jeszcze dalej idące korzyści od tych, jakich żądała, a na które nie chciały się zgodzić zarządy ko-

lejowe Niemiec, Austrji, Czechosłowacji i Węgier. Obecnie przewóz przez koleje tych państw korzysta z minimalnych wyżej przytoczonych stawek opłat. Koleje niemieckie są o tyle poszkodowane, że udzielają zwrotu różnicy przewoźnego za część przebiegu. Najbardziej poszkodowanemi są natomiast koleje czechosłowackie i węgierskie. Nietylko bowiem muszą wypłacać różnice przewoźnego za przebieg towaru na swoich kolejach, lecz nie mogą liczyć nawet na transporty między Niemcami i północną oraz wschodnią Rumunją, które mogą być kierowane dawną drogą przez Polskę.

Wobec takiego stanu rzeczy nie byłoby dziwnem, gdyby pewnego dnia koleje węgierskie i czechosłowackie postanowiły przerwać ten niekorzystny dla nich stan rzeczy i przystąpić do pertraktacyj w sprawie bezpośrednich taryf związkowych z Rumunją. Oczywista rzecz, że jest to zależne od wielkości wpływu Niemiec na politykę transportową tych państw.

Oddzielnie potraktować należy postępowanie wyrównawcze w ruchu rumuńskim, skierowane przeciw portom polskim. Jest to jeszcze jeden więcej od innych skomplikowany aparat w olbrzymiej machinie niemieckiej, działającej przeciw portom polskim. Idą one dalej niż taryfy SD, stosowane już od r. 1925, deprecjonowanie własnej waluty w formie wypuszczenia skripsów, tajne refakcje itp. Wzmocnieniem tej akcji konkurencyjnej jest dodatek do punktu 1 przepisów o postępowaniu wyrównawczem, który obowiązuje z dn. 15 grudnia 1934, a który brzmi: „Zarządy kolejowe będą także przyznawać dla transportów przez porty niemieckie w ruchu ze Szczecinem te same stawki opłat, a w ruchu z innemi portami niemieckiemi o 25 fenigów za 100 kg wyższe stawki opłat, jakie można na jakimkolwiek przebiegu kolejowym w komunikacji z Gdynią w chwili przewozu transportów uzyskać“.

Jakkolwiek przepis ten jest automatycznie skierowany i przeciw Gdańskowi, to jednak nazwę tę celowo pominięto.

Wprawdzie koleje niemieckie stosują już od lipca 1933 r. postępowanie wyrównawcze w komunikacji z niem. portami morskiemi, skierowane przeciw Gdyni i Gdańskowi. Nowa zmiana zasługuje jednak o tyle na uwagę, że w komunikacji między portami niem. a Rumunją zgodziły się również zarządy kolejowe Czechosłowacji, Austrji i Węgier zwracać część nadwyżki przewoźnego, jaka się ujawni na niekorzyść portów niemieckich wobec przewoźnego do portów polskich.

Jeżeli mówiliśmy wyżej o niekorzyściach dla zarządów kolejowych, stosujących postępowanie wyrównawcze, — to na tem miejscu — jeżeli chodzi o ruch z portami, — musimy zwrócić uwagę na pełny sukces kolei niemieckich. Wbrew intencjom poszkodowanemi są w tym wypadku nie Gdynia i Gdańsk, lecz znów koleje czechosłowackie i węgierskie.

Rozważając sukces ten z punktu widzenia praktycznego, dojdziemy do przekonania, że ma on znaczenie czysto teoretyczne.

Stawki opłat przewozowych w polsko-rumuńskiej taryfie portowej są do tego stopnia konkurencyjne, że chęć zastosowania ich w jakichkolwiek relacjach z portami niemieckiemi — a relacje te są zawsze dłuższe od relacyj Rumunja — Gdynia/Gdańsk — uważać należy za absurdalną. Najlepiej uwidoczni to poniższe zestawienie odległości:

Śniatyn Załucze — Gdynia 1090 km
Śniatyn Załucze — Szczecin 1207 km via Chorzów
Śniatyn Załucze — Hamburg 1468 km via Chorzów
Bukareszt — Gdynia 1661 km via Śniatyn Załucze
Bukareszt — Hamburg 2004 km via Lokoshara

Musimy tu wziąć pod uwagę, że koszt własny przewozu towarów na kolejach niemieckich, a także czechosłowackich i węgierskich jest znacznie wyższy od kosztu własnego za przewóz na kolejach polskich. — Nie chcemy powiedzieć, że wszelki przewóz do portów niemieckich na wyżej wspomnianych warunkach jest absolutnie niemożliwy. Jednak wypadki, w których przewóz ten mógłby być tańszy, są tak nieliczne, że nie potrzeba brać ich pod uwagę.

Reasumując powyższe, stwierdzamy, że polityka taryfowa, jaka niepotrzebnie wywołała chaos nie z winy Rumunji w państwach dunajowych, dotąd nie osiągnęła swego celu. Wobec tego zarząd kolei niemieckich zdołał sytuacją tak pokierować, aby jedyną korzyść odniosły wyłącznie porty niemieckie.

Eski.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POTRZEBA ORGANIZACJI POŁOWU SZPROTÓW, PRODUKCJI WĘDZONYCH SZPROTÓW ORAZ ZBYTU SZPROTA SUROWEGO I WĘDZONEGO.

Zbliżający się koniec sezonu szprotowego wykazał w całej pełni skutki niedostatecznie pełnej, ograniczającej się właściwie tylko do działalności „Zjednoczenia Rybaków Morskich“ organizacji połowów i zbytu szprotów surowych i wędzonych. Niezwykłe wahania cen, ograniczenie połowów, brak organizacji samego zbytu przynosiły nieobliczalne straty rybakom, wędzarniom, handlowi rybnemu i całej sprawie rozprowadzania po kraju obfitego połowu szpro-

tów, z którym nadal **pozostajemy na czele** wszystkich państw bałtyckich.

Interesy konsumenta ucierpiały niemniej gdyż nie miał on zagwarantowanej umiarkowanej ceny, szprot **surowy** docierał w głąb kraju gorzej niż w poprzednich latach, przewóz kolejowy **wędzonego** szprota był drogi, towar wędzony dla konsumenta był niewspółmiernie drogi, co również wstrzymywało prawidłowy zbyt i pogarszało świeżość towaru i regularność jego dostawy.

Na wybrzeżu, spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" usiłowała wzorem lat poprzednich regulować połowy i ceny dostarczanej wędzarniom ryby, jednakże wobec niesłusznych przesłanek czysto handlowej natury i wobec istnienia obok, w Gdańsku, szerszej organizacji, obejmującej również dostawę szprotów w tym roku **zawiodła,** dopuszczając dodatkowe połowy i t. p. W rzeczywistości sprawa racjonalnego rozprowadzenia połowu przekracza w wysokim stopniu i zadania i kompetencje rybackiej spółdzielni.

Należałoby zawczasu przygotować się do organizacji przyszłych połowów, wraz z organizacją rynku — przy udziale wszystkich kół zainteresowanych, korzystając z niefortunnych doświadczeń bieżącego sezonu.

Należałoby stworzyć instytucje, któraby przy udziale wszystkich głównych czynników zainteresowanych, a więc rybaków, wędzarń, fabryk konserw, handlu hurtowego i detalicznego szprotem jak wędzonym tak i świeżym, wreszcie komunikacji (P.K.P.) i konsumentów, opracowała plan rozprowadzania szprotów podczas połowów.

Oczywiście rozchodzi się o plan giętki, mogący sprostać wszelkim zmianom konjunktury. Nowa instytucja winna być stałą i mieć szerokie kompetencje.

KRONIKA.

SYTUACJA NA RYNKU GDYŃSKIM.

Największe ożywienie w obrotach śledziami solonemi już przeszło. Czterozłotowa zniżka celna nie zdołała wpłynąć na trwałe ożywienie rynku śledziowego. Nawet dalsze zniżenie cen już przez samych importerów śledzi nie mogło spowodować większych obrotów. Rynek krajowy jest nie tyle nasycony śledziami solonemi, lecz raczej ma się tu do czynienia z odpływem kapitałów, znajdujących się u hurtowników śledziowych do branży pomarańczowej, bardziej popłatnej. Importerzy śledzi solonych w Gdyni nie tracą jednak nadziei, spodziewając się zwiększenia obrotów w najbliższych dwu tygodniach.

Nie lepsza sytuacja panowała w sprzedaży importowanych śledzi zamrożonych norweskich. Ocieplenie się temperatury spowodowało wstrzymanie się czasowe odbiorców krajowych z zakupami aż do czasu oziębienia się, które nastąpiło wreszcie w końcu tygodnia.

Najgorzej natomiast wygląda sytuacja w połowach własnych szprotów. Wobec nieprzewidzianych obfitych połowów w pierwszym dniu tygodnia, cena szprotów spadła z 9,50 zł za 50 kg aż do 2,50 zł w końcu tygodnia. W tym samym stopniu spadała cena szprotów wędzonych co wywołało prawdziwy chaos na rynku krajowym. Kupcy krajowi, którzy otrzymali drogie szproty (na kredyt) nie chcą teraz płacić i żądają cen najniższych z końca tygodnia. Tak więc brak programu w sprzedaży szprotów świeżych odbija się fatalnie na tegorocznym sezonie szprotowym.

DELEGAT ANGIELSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO W GDYNI.

W sobotę, 23 bm. przybył do Gdyni delegat angielskiego Urzędu Rybackiego z Lowestoft p. Atinxon, który z wielkiem zainteresowaniem zwiedzał port rybacki, przepowiadając dalszy rozwój importu angielskich śledzi solonych przez Gdynię, zwłaszcza po uruchomieniu Chłodni Śledziowej. Po zapoznaniu się z całym portem gdyńskim p. Atinxon wyjechał tego samego dnia wieczorem do Anglji.

PIERWSZA PRÓBA MROŻENIA SZPROTÓW W POLONJI.

W dniu 19 marca w pomieszczeniach f-my „Polonji" (wynajmowanych od Monopolu) zrobiono pierwszą próbę zamrożenia szprotów w nowo skonstruowanej zamrażalni. Próbie poddano pięćdziesiąt skrzyń szprotów świeżych (à 50 kg skrzynka). Gęstość solanki wynosiła 16 stopni Reaume, temperatura solanki spływającej na ryby minus 7 stop. C., temperatura solanki odpływowej minus 6 stop. C. Czas trwania zamrażania do trzech godzin.

Obecnie po zmontowaniu dodatkowej pompy obiegowej uzyska się znacznie lepsze wyniki mrożenia.

WYDAWNICTWA

Dr Władysław Sowiński. — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE. — str. 297.

Ukazała się w druku praca D-ra Władysława Sowińskiego pod powyższym tytułem. Praca ta wypełnia dotkliwie dotąd odczuwaną lukę w literaturze polskiej systematycznego opracowania stosowanego w Polsce prawa handlowego morskiego. Zebrano w niej najważniejsze materjały nietylko dla tych, którzy chcą zapoznać się z historją i teorją prawa handlowego morskiego, ale przedewszystkiem dla tych, którzy w swej pracy zawodowej z obrotem morskim mają bezpośrednią stycz-

ność. W toku pracy autor niejednokrotnie zmuszony był tworzyć nowe terminy dla poszczególnych pojęć z dziedziny prawa handlowego morskiego wobec braku odpowiednich określeń w dotychczasowej terminologji polskiej, przyczem w tych wypadkach nawiązywał do powszechnej międzynarodowej terminologji morskiej, unikając tworzenia neologizmów.

Pozostawiając na przyszłość obszerniejszą ocenę tej pracy, już teraz stwierdzić nam wypada, iż literatura prawniczo-morska zyskała wkład poważny, cenny tak ze względu na ujęcie tematu, jak i na gruntowne jego opracowanie.

Polecając nabycie tej pracy, Izba zaznacza, że cena jej w sprzedaży księgarskiej wynosi zł 14,— jednak dla nabywców za pośrednictwem Izby ustalona jest *cena specjalna— zł 10* za egz.

KSIĘGA ADRESOWA OKRĘGU MANCHESTERSKIEGO.

Izba Handlowa w Manchester, Anglja, zamierza w najbliższej przyszłości wydać książkę odresową swego okręgu, obejmującą przedewszystkiem przemysł włókienniczy, a także chemiczny i maszynowy. Książka ta wysyłana będzie bezpłatnie firmom zainteresowanym w nawiązywaniu stosunków handlowych z okręgiem manczesterskim.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	26. 3.	30. 3.	3. 4.	6. 4.
Śląsk	2. 4.	6. 4.	10. 4.	13. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	1. 4.	3. 4.
Egeria	8. 4.	10. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 27. 3.   s/s Tiber — z Gdyni 3. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 30. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 8. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 8. 4.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 4. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Victor	30. 3.	2. 4.
Lisbeth	2. 4.	6. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska — 30. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska — 16. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów po[illegible]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [illegible]nsatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 29. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 1. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 2. 4. — z Gdańska 5. 4.
s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Kaus Carl	28. 3.	30. 3.
Ariadne	1. 4.	3. 4.
Condor	4. 4.	6. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.
Cieszyn	2. 4.	5. 4.	10. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 6. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 31. 3.
s/s Berenice — z Gdyni 7. 4.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 2. 4. — z Gdyni 4. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 4. 4.
s/s Baltonia — z Gdańska 2. 4. — z Gdyni 4. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 28. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Porto — z Gdyni 29. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Porto — z Gdyni 29. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pirgenti — z Gdyni 28. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 28. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 30. 3. m/s Gotland — z Gdyni 11. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 1. 4. s/s Scanyork — z Gdyni 6. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 10. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni 8. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Oran — z Gdyni 4. 5.

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Thalatta — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 marca:

s/s EBRO lin. z portów franc. via Kopenhaga z drobnicą, Reinhold.

s/s PUCK lin. z Anglji po wykończeniu budowy, Żegl. Polska.

s/s GERTRUD po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s EROL po węgiel, PAM.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s BARTIL po węgiel, PAM.

s/s GARDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.

s/s JULIANNE po cukier, Behnke & Sieg.

s/s POLARIS po węgiel, Bergenske.

s/s ROBUR V po węgiel, Polrob.

s/s ROBUR VI po węgiel, Polrob.

29 marca:

s/s ORIENT lin. z B. Aires z towarami, Bergenske.

s/s SANTA CRUZ lin. wschodniej Norwegji, Bergenske.

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku z towarami i pocztą, Am. Scantic Line.

s/s ALICANTE lin. po ładunek na morze Śródziemne. Bergenske.

m/s GUNNAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki z towarami, Bergenske.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM.

m/s VASALAND lin. dla wyład. i ładowania na Lewant. Pol. - Lewant.

s/s STUBBENHUK lin. po ładunek do Helsingforsu i Kotki, Lenczat.

s/s KAUPO po węgiel, PAM. wzgl. Bergenske.

s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s HILDA ze złomem, PAM.

s/s EMMA SAUBER po węgiel, Polrob.

s/s CONTINENTAL po węgiel, Bergenske.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

30 marca:

s/s VICTOR lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

m/s SANTOS dodatk. lin. z Victoria (Brazylja) z towarami, PAM.

ż/m ELEMKA na postój wstępny do dalszej podróży, PAM.

s/s BORIS po węgiel, PAM.

s/s MONTE BIANCO po węgiel, Polrob.

s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

s/s LYGIA po węgiel, Behnke & Sieg.

31 marca:

s/s RHEA lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

s/s SUSA ze złomem, Behnke & Sieg.

s/s BORGA po węgiel, Bergenske.

1 kwietnia:

s/s ARGOSY lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. Am. Scantic Line.

s/s BALTONIA lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s JAEDEREN lin. tylko dla ładowania do zach. Norwegji, Bergenske.

m/s TIJUCA lin. z ryżem i towarami z Indyj Wsch., Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.

s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, Prowe.

s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z towarami, Lenczat.

s/s OTTILIE po ładunek do Kłajpedy/Leepanji, Lenczat.

s/s ANNELIESE po ładunek do Rygi i Lubeki, Lenczat.

s/s CIPRO po węgiel, Polrob.

s/s SVINT ze złomem, Rummel & Burton.

s/s HECKSEE ze złomem, PAM.

s/s TORUŃ po węgiel, Progress.

s/s EDMONDO po węgiel, Bergenske.

s/s URANUS po węgiel, Bergenske.

s/s ALGO po węgiel, Speed.

2 kwietnia:

s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Lin. Gdynia — Ameryka.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.

s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

3 kwietnia:

s/s IWAN lin. z Göteborga — Malmö z drobnicą, Bergenske.

s/s SIRETUL po węgiel, PAM.

s/s KASTOR po węgiel, Bergenske.

4 kwietnia:

s/s ANTILOCHUS lin. Dalekiego Wschodu, po ładunek, PAM.

s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.

s/s ROLF po węgiel, Speed.

5 kwietnia:

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z towarami. PAM., Żegluga Polska.

s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith. Reinhold.

s/s AKERSHUS lin. zach. - norweska. Bergenske.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

6 kwietnia:

s/s SCANYORK lin. po ładunek do N. Yorku. Am. Scantic Line.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.

s/s NORDSÖEN lin. z portów Sycylji z owocami. PAM.

s/s CHRISTIAN RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Prowe.

7 kwietnia:

s/s FIOR DI LIMONE lin. z portów włoskich, z towarami, Rummel & Burton.

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

s/s E. RUSS lin. po ładunek do Mantyluoto i Abo, Lenczat.

8 kwietnia:

s/s LECH lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s EGON lin. z Malmö z drobnicą. Behnke & Sieg.

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio. Santos. Buenos Aires, Bergenske.

s/s EGERIA lin. z Bremy z towarami. Prowe.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 kwietnia 1935 r. | NR. 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zebranie Konstytucyjne Izby

W dniu 27 marca odbyło się w Gdyni zebranie konstytucyjne naszej Izby.

Zebranie to w myśl przepisów § 43 statutu Izbowego poprzedzone zostało przez zebranie kooptacyjne Radców z wyborów i nominacji pod przewodnictwem komisarza wyborczego p. Inż. Celichowskiego, Naczelnika Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Na wniosek p. Radcy inż. Alfreda Dziedziula Radcowie Izby nie skorzystali z przysługującego im prawa kooptacji 5 radców, na skutek czego, w myśl obowiązujących przepisów statutu Izby, kooptacja tych radców będzie mogła być dokonana przez już ukonstytuowaną Izbę, w chwili gdy uzna to za wskazane w biegu swej kadencji. Po powzięciu tej uchwały Radcowie Izby wysłuchali przemówienia Komisarza Wyborczego Inż. Celichowskiego, w którem mówca podkreślił harmonijną współpracę wszystkich sfer gospodarczych Okręgu Izby w ciągu minionego okresu wyborczego.

Na zebranie konstytucyjne, które bezpośrednio potem nastąpiło przybyli Pan Wojewoda Pomorski Stefan Kirtiklis i Pan Komisarz Rządu m. Gdyni mgr. Sokół.

Otwierając zebranie Pan Wojewoda wygłosił przemówienie treści następującej:

Wielce Szanowni Panowie!

Na tle panujących obecnie stosunków gospodarczych zagadnienia ekonomiczne stają się coraz bardziej skomplikowanemi, a jednocześnie świadomość, że one to właśnie rządzą światem, przenika coraz głębiej do najszerszych warstw społeczeństwa. Nic więc dziwnego, że znaczenie Izb Przemysłowo-Handlowych jako pomostu pomiędzy gospodarką indywidualną a polityką rządową stale wzrasta a rola ich w oddziaływaniu na bieg życia, która nabiera specjalnego znaczenia ze względu na konieczny w wielu wypadkach interwencjonizm państwowy — staje się coraz bardziej doniosłą i odpowiedzialną. Znajduje to wyraz w fakcie, że żadne pociągnięcie o charakterze gospodarczym o ogólniejszem znaczeniu nie jest realizowane bez współudziału Izb Przemysłowo-Handlowych, jako organizacyj ustawowo powołanych do reprezentowania interesów przemysłu i handlu. Wyznaczając wogóle izbom tym tak ważną funkcję w oddziaływaniu na układ stosunków ogólno - gospodarczych, musimy jednak Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni w szeregu bratnich organizacyj postawić na pierwszem miejscu.

Ma ona bowiem podwójną rolę do spełnienia — przedewszystkiem musi ona dla całej Polski być wykładnikiem naszej polityki gospodarczej na morzu, wszechstronnem źródłem informacyj w tej dziedzinie i krzewicielką hasła „Frontem do Morza". a z drugiej strony winna ona specjalnie troskliwą opieką otoczyć najbliższe zaplecze, traktując je jako pomost, łączący cały kraj z naszemi portami, musi ona nietylko sama zdać sobie dokładnie sprawę, lecz i skutecznie propagować tę niesporną, a jednak jeszcze niedość spopularyzowaną prawdę, że dostęp do morza tylko wówczas będzie mógł być w całej pełni wykorzystany, o ile pomost ten będzie mocno zmontowany i pod względem materjalnym i duchowym całkowicie dostosowany do ode-

grania tej roli, jaka mu przypadła w udziale ze względu na jego położenie geograficzne. Ufam. że Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, w skład której sfery zainteresowane powołały najświatlejszych swych przedstawicieli, zdając sobie sprawę ze swojej specjalnej misji gospodarczej i społecznej nad Bałtykiem, dołoży wszelkich starań, nie szczędząc wytężonej pracy. aby obu tym zadaniom w całej rozciągłości sprostać.

W obecnej przełomowej dla Izby chwili, kiedy po kilkuletniej owocnej pracy dawny skład Izby łącznie z jej dotychczasowem prezydjum ustępuje i kiedy zadania powyższe spadają na barki nowego znacznie zmienionego zespołu, stwierdzam, iż ustępująca Izba pozostawia po sobie bardzo poważny dorobek, który niewątpliwie ułatwi Izbie w jej nowej kadencji wywiązanie się z ciążących na niej zadań. Nie wdając się w szczegóły — co by zresztą musiało znacznie wykroczyć poza ramy niniejszego mego przemówienia — pragnę podkreślić iż dwa momenty uważam za najdonioślejsze wyniki zabiegów ustępującej Izby: przeniesienie siedziby Izby do Gdyni i rozszerzenie terenu jej działania na okręg Nadnotecki.

Przeniesienie siedziby Izby do Gdyni podkreśliło rolę Izby jako najbliższego strażnika interesów gospodarczych Polski nad morzem i przyczyniło się do pogłębienia jej prac w dziedzinie wykorzystania naszego dostępu do morza, zaś przyłączenie do terenu działania Izby tak poważnych ośrodków gospodarczych, jak przedewszystkiem Bydgoszcz i Inowrocław nietylko wzmocniło podstawy materjalne bytu Izby, nietylko wciągnęło okręg Nadnotecki w sferę bezpośrednich prac nad zagadnieniami morskiemi, lecz jednocześnie umożliwiło Izbie czerpanie materjału ludzkiego z tak bogatego rezerwoaru, jakim bezsprzecznie jest ten okręg — co niewątpliwie nie pozostało bez wpływu na oblicze Izby.

Doceniając zatem wyniki pracy ustępującej Izby, specjalnie zasługujące na podkreślenie ze względu na ciężkie warunki gospodarcze, jakie panowały w okresie jej kadencji, składam na ręce dotychczasowego Prezesa — Pana Inż. Korzona — serdeczne podziękowanie, a jednocześnie życzę Izbie w jej nowym składzie, aby znalazła w sobie dość energji, inicjatywy i wytrwałości, niezbędnych do opanowania stojących przed nią zadań w stosunku do całej Polski i powierzonego Izbie terenu.

Stosownie do § 44 Statutu Izby jako przedstawiciel Rządu otwieram pierwsze plenarne zebranie Izby i oddaję przewodnictwo w ręce najstarszego wiekiem radcy, jakim jest p. radca Alojzy Ruchniewicz.

Po tem przemówieniu zabrał głos dotychczasowy Prezes Izby p. inż. Napoleon Korzon dziękując za uznanie i zaznaczając, że osiągnięte wyniki prac Izby zawdzięczać należy zgodnej i intensywnej współpracy wszystkich członków Prezydjum i Radców Izby, nacechowanej głębokiem zrozumieniem ciążących na nich zadań i obowiązków.

Następnie Pan Wojewoda powołał najstarszego wiekiem Radcę Izby p. Alojzego Ruchniewicza do objęcia przewodnictwa na zebraniu. Po odczytaniu przez Dyrektora Izby Mgr. pr. Henryka Krupskiego paragrafów statutu Izbowego, dotyczących wyboru Prezydjum Izby, obecni na zebraniu 54 Radcowie Izby, z ogólnej ilości 55-ciu, dokonali wyboru Prezesa Izby. Na stanowisko Prezesa 50 głosami przy ogólnej ilości 54 głosujących (4 kartki oddano czyste) obrany został p. Stanisław Tor, Dyrektor firmy „Paged" w Gdyni. Po ogłoszeniu wyniku głosowania nowoobrany Prezes Izby wygłosił przemówienie treści następującej:

„Panie Wojewodo! Panie Komisarzu Rządu! Panowie radcowie!

Poczuwam się do obowiązku złożyć z tego miejsca moje serdeczne podziękowanie za zaszczycenie mnie wyborem na wysokie stanowisko prezesa Izby. Pragnę zapewnić, że dołożę wszystkich starań, aby okazane mi zaufanie przez panów, jako pełnomocnych przedstawicieli życia gospodarczego wielkich, a dla gospodarki państwowej ważnych połaci w całej pełni usprawiedliwić.

Odkładając na razie do bardziej odpowiedniego momentu nakreślenie programu wspólnej z panami pracy, chciałbym już teraz podnieść, że za główny cel tej działalności poczytywać będę jak najściślejsze zespolenie wysiłków wszystkich twórczych jednostek gospodarczych okręgu ku podźwignięciu i wzmożeniu tempa życia gospodarczego Pomorza, aby mógł on sprostać wymogom wyjątkowej chwili, w jakiej żyje nasze pokolenie.

Za jeden z najskuteczniejszych środków ku temu poczytuję nastawienie działalności gospodarczej okręgu Izby w kierunku morza, aby móc wykorzystać należycie możliwości, jakie nam daje bezpośrednie z niem zetknięcie się w naszym jedynym porcie suwerennym — Gdyni.

Jeżeli pod innemi względami w porównaniu do innych części państwa okręg nasz uważać można za upośledzony, to pod względem bliskości do naszego morza jesteśmy w położeniu przez samą naturę uprzywilejowanem.

Zadaniem do rozwiązania w najbliższej przyszłości będzie więc wykorzystanie tego uprzywilejowania w tym stopniu, aby nietylko zrównoważyło ono pewne cechy ujemne naszego okręgu, lecz nawet przechyliło szalę na naszą korzyść i naszą pomyślność.

Jeżeli ten problem wysuwam na czoło naszej przyszłej działalności, to z całą świa-

domością czynię to dlatego, że w siłach odżywczych wiatru od morza idącego ku nam widzę rękojmię odrodzenia i rozkwitu."

W dalszym ciągu zebrania nastąpił wybór siedmiu wice-Prezesów Izby od poszczególnych sekcyj Izby. W sekcji Przemysłowej obrani zostali P.P. Inż. Alfred Dziedziul (Chełmno) i Dr Konrad Kasperowicz (Bydgoszcz); w Sekcji Handlowej P. P. Bronisław Kenzer (Bydgoszcz), Tadeusz Marchlewski (Grudziądz) i Dr Władysław Smoleń (Gdynia) i w Sekcji Żeglugowo-Portowej P. P. Feliks Kollat i Inż. Władysław Rawicz Szczerbo.

Kilka uwag o elewatorach zbożowych

(na tle decyzji budowy elewatora w Gdyni)

W połowie ubiegłego miesiąca odbyło się w Warszawie zebranie, które pod egidą Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych powzięło decyzję budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim.

Sprawa elewatora zbożowego w Gdyni, jako wychodząca daleko poza obręb bezpośrednich zainteresowań naszego portu, ma dla należytej organizacji handlu zbożem znaczenie pierwszorzędne o charakterze ogólno-państwowym. To też uważamy za wskazane temu zagadnieniu, od szeregu lat debatowanemu, a nie znajdującemu dotąd praktycznego rozwiązania poświęcić kilka uwag.

Już w roku 1925 Międzynarodowy Kongres Rolniczy, który odbył się w Warszawie, uchwalił rezolucję treści następującej: „Zważywszy, że wybudowanie w portach rzecznych i morskich oraz w wielkich centralnych węzłach dróg kolejowych elewatorów zbożowych może pozwolić równocześnie na skupienie zboża w punktach najdogodniejszych dla handlu oraz na zapewnienie środków niezbędnych dla przechowywania ziarna, kongres wyraża życzenie, aby ustanowione zostały punkty koncentracyjne, gdzieby handel mógł się zaopatrywać w ziarno, dające najwięcej gwarancji przechowania i aby te punkty centralne zostały zaopatrzone w urządzenia techniczne, budzące zaufanie wytwórców i nabywców".

Pomimo, że już blisko dziesięć lat minęło od przyjęcia tej uchwały, każde niemal jej słowo w niczem nie utraciło na aktualności.

Polska, jako kraj przedewszystkiem rolniczy, mający za zadanie nietylko pokryć własną produkcją zboża całkowite zapotrzebowanie wewnątrz kraju, lecz również będąca krajem, w którego bilansie handlowym pozycja eksportu zboża zajmuje jedno z pierwszych miejsc, specjalnie powinna być zainteresowana w należytej organizacji handlu produktami rolniczemi, a pod tym względem elewatory zbożowe wogóle, projektowany zaś elewator w Gdyni, mogą odegrać rolę bardzo poważną.

Zastanówmy się przedewszystkiem nad znaczeniem elewatorów dla rynku wewnętrznego.

Polska ze względu na rozległość swego terytorjum i wynikających stąd różnic warunków klimatycznych oraz ze względu na różnorodność wydajności gleby nie zawsze może być równomiernie zabezpieczona w zboże we wszystkich swych dzielnicach; stąd wynika potrzeba transportowania zboża z jednej dzielnicy do drugiej; przy należytem ustaleniu punktów dla budowy elewatorów w najbardziej obfitujących w zboże częściach państwa, stworzenie w odpowiednich miejscach rezerwuarów zbożowych znacznie ułatwiłoby to zadanie. Pozatem skupienie znacznych zapasów zboża w punktach określonych, przyczyniłoby się do udogodnienia sprawy zaopatrywania formacyj wojskowych i samorządów, w zakres działalności których wchodzi również zaopatrywanie miast w produkty żywnościowe.

Uzyskanie pewności przez te organizacje, że w ściśle określonych punktach zawsze w potrzebnych dla nich ilościach będą mogły dostać zboże, przytem w ściśle określonych gatunkach, bowiem sortowanie i oczyszczanie zboża stanowi jedną z ważnych czynności elewatorów w chwili magazynowania, rozwiązać może niejedną trudność przy znacznych zakupach, ułatwiając przez to zagadnienie aprowizacyjne, a ponadto nadając transportowaniu zboża konsumcyjnego większą planowość.

Elewatory zbożowe są również poważnemi czynnikami w normalizacji transakcyj handlowych pomiędzy producentami a kupcami zbożowymi, zwłaszcza w tych wypadkach, gdy pierwsi składają zboże do elewatorów w związku z zaciągnięciem pożyczek zastawowych, które ze swej strony oczywiście znajdują znacznie pewniejsze zabezpieczenie w zbożu, złożonem w elewatorach, niż pozostającem w spichrzach samych producentów.

Lecz jedną z zasadniczych zalet funkcjonowania elewatorów zbożowych jest łatwość, pewność i wygoda transakcyj handlowych warantami, wydawanemi w chwili złożenia do nich zboża. Przy tych transakcjach bowiem przejście prawa własności towaru od producenta do kupca, i w dalszych stadjach manipulacyj handlowych jest niezmiernie uproszczone. Z chwilą dostania się tego rodzaju dokumentów na giełdę zbożową, ma się również do czynienia z dokumentem o treści zupełnie dokładnej i pewnej, przytem określającym gatunek towaru na mocy ogólnie ustalonych i przyjętych cech standaryzacyjnych.

W krajach o rozbudowanej sieci elewatorów zbożowych transakcje warantami zbożowemi na giełdach pod wieloma względami przypominać mogą transakcje przekazowe w bankach, gdyż złożone w elewatorach zboże określonego gatunku w jednem miejscu, może być przekazane do wydania z elewatora, znajdującego się w innem miejscu, niekiedy położonem o setki kilometrów, bez potrzeby transportu samego towaru.

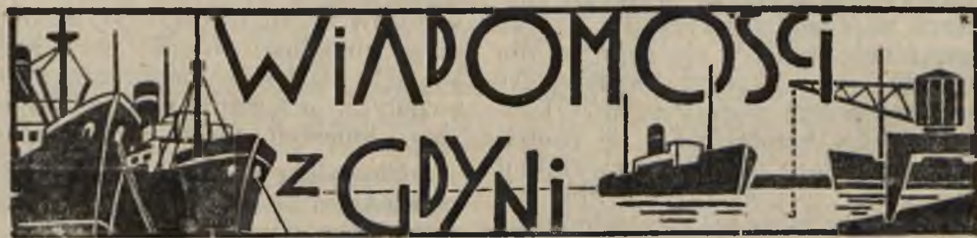
W warunkach polskich tego rodzaju udoskonalone sposoby handlu zbożem narazie nie wchodzą niestety w rachubę. Niemniej jednak fakt zainicjowania w Gdyni budowy elewatora zbożowego wszystkie te zagadnienia wysunąć może z czasem na porządek dzienny.

Decyzja budowy elewatora zbożowego w Gdyni pod jednym względem będzie miała poważne znaczenie, mianowicie przyczyni się do wytworzenia bardziej normalnych warunków dla eksportu zboża polskiego zagranicę. Jak wiadomo w roku ubiegłym eksport różnego gatunku zbóż drogą morską, a więc przez porty w Gdańsku i Gdyni wyniósł łącznie 747.848 ton, z czego na Gdańsk przypadło 746.737 ton i na Gdynię 1.111 ton. Widzimy więc, że pod tym względem rola Gdyni była minimalna, a te ilości zboża, jakie były tu przeładowane, mogą być niemal uważane za zjawisko w tych warunkach wypadkowe.

Tymczasem jak w Gdańsku, przystosowanym skądinąd do handlu zbożowego, podczas największego dowozu zboża wytwarzały się warunki niezmiernie skomplikowane z przechowaniem i przeładunkiem. Wiemy, że w tym celu dla przechowania zboża użyto magazyny najzupełniej na ten cel nienadające się, a znaczne ilości jego pozostawały na berlinkach, przez dłuższy czas oczekując czy to na przeładunek na statki czy na miejsce składowe bardziej odpowiednie.

Nie ulega wątpliwości, że projektowany elewator w porcie gdyńskim wyposażony zostanie w najbardziej nowoczesne urządzenia, dla oczyszczania i należytego przechowywania ziarna, co ze swej strony wpłynie dodatnio na uszlachetnienie naszego eksportu. Będzie on pod tym względem służył za wzór dla innych elewatorów, konieczność budowy których w odpowiednich połaciach kraju jest oczywista. Zagadnienie odpowiedniego rozplanowania sieci elewatorów w Polsce w związku z budową elewatora w Gdyni, jako punktu końcowego, będzie musiało również być wzięte pod rozwagę.

Finansowanie planu budowy sieci elewatorów zbożowych znajdzie spewnością swe rozwiązanie na płaszczyźnie, podobnej do tej, jaką widzimy przy realizacji akcji budowy dróg. Być może, że i kapitały zagraniczne, pochodzące z krajów importujących zboże polskie, przejawią zainteresowanie w tej dziedzinie. *L. G.*



REKORDOWE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC MARZEC 1935 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc marzec br. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł rekordową cyfrę — 714.431 t. (w lutym 485.675,2 t.), z czego na obrót zamorski przypada 704.632 t. (w lutym — 483.664,3 t.) Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 138.538 t. (w lutym 72.111,5 t.), a na wywóz 566.094 t. (w lutym 411.552,8 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem i wnętrzem kraju wyniósł 9.799 t. (w lutym 2.010,9 t.)

Ogólne obroty towarowe w miesiącu marcu w porównaniu do ubiegłego miesiąca zwiększyły się o 228.755.8 t., natomiast w porównaniu do miesiąca marca ub. roku o 128.630,4 t.

Zaznaczyć należy, że w miesiącu marcu rb. osiągnięto rekordową cyfrę (714.431) przeładunku ogólnego oraz rekordową cyfrę importu zamorskiego (138.538 t.)

Szczegółową analizę obrotów towarowych portu podamy w następnym numerze.

NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — PORTY HISZPAŃSKIE.

Polska Agencja Morska w Gdyni w imieniu firmy „J. Lauritzen“ z Kopenhagi zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję regularną, utrzymującą stałą komunikację między Gdynią a portami hiszpańskiemi w odstępach tygodniowych. Pierwszy statek na tej linji „Alfa“ odejdzie z Gdyni do Valencji i Barcelony dnia 3 kwietnia br.

LINJA REGULARNA GDYNIA—MANCHESTER—LIVERPOOL.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez firmę „Reinhold“ w Gdyni nowa linja regularna utrzymująca stałą komunikację okrętową w odstępach tygodniowych między Gdynią — Gdańskiem — Manchester‘em i Liverpool‘em. Pierwszy statek tej linji „Knud“ przybędzie do Gdyni dnia 11 kwietnia br.

LINJA REGULARNA PRZYBRZEŻNO — MORSKA.

Lloyd Bydgoski S. A. uruchomił od 20 marca br. stałą regularną linję przybrzeżno-morską między Gdynią i Gdańskiem dla przewozu towarów. Na linji tej kursować będą statki, lichtugi morskie oraz barki, których odjazdy z Gdyni do Gdańska przewidziane są co środę i piątek każdego tygodnia, a w razie potrzeby także poza ustalonemi terminami.

Linja przybrzeżna ma na celu udogodnienie przewozu towarów drobnicowych i masowych zarówno oclonych jak i tranzytowych między Gdynią a Gdańskiem.

STATEK TURECKI W GDYNI.

Dnia 4 kwietnia br. przyszedł do Gdyni statek turecki „Erol“ o pojemności 2.478 t. r. br., należący do firmy M. Lufti z Istambułu. Statek powyższy stoi obecnie przy nabrzeżu Duńskiem i ładuje węgiel taśmowcem „Skarbopolu“. Kapitan statku (Halid) oraz prawie cała załoga są narodowości tureckiej. Zaznaczyć należy, że jest to dopiero trzeci statek, jaki pod banderą turecką przychodzi do portu gdyńskiego.

KONSULAT PERUWIAŃSKI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej udzielił egzekwatur p. Józefowi Wierusz-Kowalskiemu jako konsulowi honorowemu Republiki Peruwiańskiej na obszar m. Gdyni z siedzibą w Gdyni. Biuro konsulatu mieści się na Kamiennej Górze przy ul. Piotra Skargi 9 (tel. 17-60).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU CEGIELŃ.

Dnia 29 marca w Bydgoszczy odbyło się pod przewodnictwem prezesa inż. Dziedziula roczne walne zebranie Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały teren Izby P. - H. w Gdyni.

Po przyjęciu sprawozdania Zarządu i Komisji Rewizyjnej udzielono absolutorjum Zarządowi i uczczono przez powstanie, po przemówieniu przewodniczącego, pamięć zmarłego długoletniego b. prezesa Związku śp. Maksa Falcka. Do Zarządu ponownie wybrano cały poprzedni Zarząd z prezesem inż. A. Dziedziulem i wiceprezesem inż. J. Handzelewiczem na czele.

Szeroko omówiono sytuację na rynkach ceramicznych, które. pomimo zwiększonego popytu, wykazują stan niezadawalniający. Na rynkach panuje dotąd znaczna nadprodukcja, co w rezultacie doprowadza do katastrofalnych obniżek cen. osobliwie dla cegielń, leżących daleko od rynków zbytu: Warszawy i Gdyni z Wybrzeżem. Profitują tylko cegielnie, leżące w pobliżu tych rynków, natomiast dla cegielń dalszych sytuacja jest wysoce niepomyślną.

Eksport do Anglji okazał się niemożliwym wskutek niemożności znalezienia odpowiedniego tonażu żaglowego oraz nader niskich cen w Anglji. Przewóz kolejowy na dalsze odległości jest również niemożliwy wskutek wysokich stawek przewozowych. Wszelkie starania na terenie P. R. K. oraz Min. Kom. o obniżkę frachtów dotąd pozostały bez rezultatu, co ogromnie utrudnia sytuację tut. cegielnictwa.

Rozpatrzono sprawę praktykantów oraz obozów przysposobienia gospodarczego. Zebrani do tej sprawy odnieśli się przychylnie i przyrzekli w miarę możliwości poprzeć tą słuszną akcję Min. P. i H.

Tak samo wyrażono gotowość poprzeć budowę Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie darowizną w materjale ceramicznym. Dotąd cegielnie na terytorjum Związku ofiarowały około 300.000 szt. cegły i należy oczekiwać dalczych ofiar.

Omawiano wysokość podatku obrotowego od wywozu cegły na terytorjum W. M. Gdańska, który jest wyższy od podatku w kraju. Cegielnie gdańskie od wywozu do Polski zwolnione są od tego podatku, co umożliwia im konkurencję z zakładami polskiemi. W tej sprawie zwrócono się do Min. Skarbu z odpowiednim wnioskiem.

Na zakończenie przewodniczący, po zapoznaniu obecnych z komunikatami Izby P. - H., podkreślił ścisłą współpracę Związku z: Izbą P. - H., w której zasiada obecnie 4 radców związanych z przemysłem ceramicznym, jak również z Okręgowym Zw. Pracodawców i Zw. Fabrykantów w Bydgoszczy.

DYPLOM UZNANIA DLA F-my B. HOZAKOWSKI.

Z okazji przypadającego w roku bieżącym 50-lecia istnienia firmy B. Hozakowski w Toruniu, Izba nasza nadała jej dyplom uznania, składając równocześnie gratulacje, oraz życzenia dalszej, długiej i owocnej pracy.

WIADOMOŚCI MORSKIE

PORTY FRANCUSKIE W R. 1934.

W roku ubiegłym 89 portów francuskich razem zanotowało lekkie zmniejszenie tonażu i liczby statków na wejściu i wyjsciu, zmniejszenie również nieznaczne, ruchu pasażerów na wejściu i wyjściu, zmniejszenie ruchu towarów na wejściu z 35.073 ton w roku 1933 na 34.676.671 ton w roku 1934, wreszcie procentowo dość poważne zwiększenie ruchu towarów na wyjściu z 10.074.171 ton w r. 1933 na 11.149.849 ton w r. 1934.

W ruchu towarowym pierwsze miejsce zatrzymał Rouen z 8.133.622 t., drugie Marsylja z 8.060.731 t. towarów na wejściu i wyjściu. Z jedynym wyjątkiem r. 1932, kiedy Marsylja zajęła pierwsze miejsce, klasyfikuje się ona stale na drugiem miejscu, po Rouen.

Trzecie miejsce, jak zwykle, przypadło Havre z 5.183.409 t., czwarte Dunkierce, która w r. 1933 była cofnięta na piąte miejsce, natomiast port Bordeaux utracił swe czwarte miejsce i zajął piąte.

Całkiem inny obraz się przedstawia przy klasyfikacji według tonażu statków na wejściu i wyjściu. Pierwsze miejsce zajmuje Marsylja z 33.342.000 t. r. netto, drugie w dalekim odstępie Havre z 21.278.000 t. r. n., trzecie Cherbourg z 13.467.000 t., jako port wyjścia lub zawijania po drodze szybkich transatlantyków, potem w dalekim odstępie Dunkierka i Boulogne (znów port pasażerski).

Statystyka francuska wykazuje dobitnie, że ani wagowa ilość ładunku, ani tonaż odwiedzającego port tonażu nie charakteryzują wystarczająco względnego znaczenia i roli któregokolwiek portu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE W PORCIE KRÓLEWIECKIM ZA R. 1934

Całkowity obrót towarowy w porcie Królewieckim za r. 1934 wyniósł 2.698.890 t., z czego na przywóz przypada 1.791.999 t. i na wywóz 906.891 t. W porównaniu do roku 1934 obroty morskie wzrosły na przywozie o 362.380 t. i na wywozie o 183.925 t.

PROJEKT BUDOWY PORTU W TEL-AVIV.

Tel-Aviv, o ludności przeszło 150-tysięcznej, położone przy ujściu rzeki żeglownej Jarkon, ma być odpowiedniem miejscem dla urządzenia nowoczesnego portu. To też towarzystwo dla popierania rozwoju Tel-Aviv weszło w kontakt z grupami żydowskich kapitalistów w Anglji i w Paryżu celem wciągnięcia ich do tego przedsięwzięcia, wymagającego udziału dużych kapitałów.

50-LECIE HAMBURGER FREIHAFEN LAGERHAUS GESELLSCHAFT.

W marcu rb. towarzystwo składowe Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft, założone w r. 1885, obchodziło 50-lecie swego istnienia. Powodem jego powstania było wcielenie pod wpływem kanclerza Bismarka całego portu i miasta Hamburga do celnego związku ogólno-niemieckiego (podobnie jak cały obszar gdański jest wcielony do celnego obszaru polskiego). Wolne Miasto Hamburg założyło więc osobną strefę nazwaną wolnym portem i administrowaną przez Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft, które upoważnione zostało do budowy i zarządu magazynów i innych budynków, potrzebnych dla obsługi wolnego portu.

W chwili obecnej wydział „Magazyny“ tego towarzystwa dysponuje powierzchnią 221 tys. metrów kwadr.: prócz tego towarzystwo dzierżawi od innych firm około 34 tys. m. kw. pomieszczeń biurowych i 264.800 m. kw. magazynów. Od 1 kwietnia br. towarzystwo wzięło również w dzierżawę nabrzeża wolnego portu, administrowane dotąd przez państwowy zarząd nabrzeży.

WIELKIE ZAKUPY STATKÓW PRZEZ Z. S. R. R. W HOLANDJI.

Od początku roku bieżącego Z. S. R. R. zakupił w Holandji nie mniej jak 20 statków różnej pojemności. Ostatnio dokonana została tranzakcja na kupno 7 statków od towarzystwa holenderskiego „Nederland Lloyd“ o ogólnym tonażu brutto 25.771 ton.

Z poprzednio dokonanym zakupem około 69.000 ton. Z. S. R. R. zwiększył tonaż swej floty handlowej o blisko 95.000 ton kosztem Holandji. Obecnie nabyte statki należą przeważnie do starszego typu budowy 1919—1921 roku. Po ich sprzedaży towarzystwo holenderskie „Nederland Lloyd“ nie posiada więcej statków. Cały nabyty przez Z. S. R. R. tonaż ma być przeznaczony głównie dla transportu drzewa.

„LEVIATHAN“ BĘDZIE WYCOFANY Z RUCHU.

United Stes Lines ponownie zwróciły się do rządu o zezwolenie na wycofanie z ruchu

„Leviathana", którego eksploatacja przynosi olbrzymie straty. Od dłuższego już czasu towarzystwo proponuje budowę nowego transatlantyku o pojemności 30.000 ton, o szybkości o kilka węzłów większej niż u statków „Manhattan" i „Washington" o nośności 25.000 ton, zbudowanych w latach 1932 i 1933.

NIE TYLKO PRZEDŁUŻANIE ALE I SKRACANIE OKRĘTÓW.

Od szeregu lat stosowane jest, przeważnie w celu nadania statkom odpowiedniejszego kształtu dziobu i przez to większej szybkości przedłużanie kadłubów istniejących okrętów. Obecnie w Anglji zastosowano wręcz przeciwnie — skrócenie długości okrętu. W Middlesborough skrócono średniej wielkości statek „Malhura" o 11 metrów, poświęcając 500 brutto ton rejestrowych jego pojemności, w imię oszczędności, gdyż właściciele statku nie mają wystarczającej ilości frachtów i z krótszym statkiem wyjdą lepiej. Trzy dalsze statki tegoż towarzystwa również zostaną skrócone.

PRZEWÓZ WINA W STATKACH CYSTERNOWYCH.

Pomiędzy Algierem a portami francuskiemi od kilku tygodni kursuje statek cysternowy „Bacchus", specjalnie przystosowany do przewozu wina w cysternach. Po płynnej gumie i najgęściejszych olejach, oraz po smalcu przyszła kolej na przewozy w cysternach — wina. W tym wypadku jednakże oszczędność nowego sposobu przewozu wywołuje poważny opór, ze względu na utratę pracy przez dużą ilość osób.

Rada miejska Rouen stwierdziła, że przy 90.000 ton przywozu wina przez ten port strata możliwości fizycznej pracy przy nowym sposobie będzie olbrzymia. Już sam statek cysternowy, nawet niewielki, zastępuje cztery statki załadowane beczkami z winem. Jeden statek przewozi 3.000 beczek i wymaga pracy 30 ludzi przy 4—5 dźwigach, na brzegu pracuje jeszcze 60 ludzi. Praca trwa 3 dni. Dochodzi ładowanie próżnych beczek, fabrykacja beczek itd., itd.

Zaproponowano więc specjalną opłatę dla statków przywożących wino w cysternach, pozbawienie właścicieli ich kredytów na budowę, zakaz przywozu takich statków z zagranicy. Po tych decyzjach komisja marynarki handlowej Izby Deputowanych uchwaliła wniesienie projektu ustawy, wprowadzającej podatek na wino przewożone na statkach cysternowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYMIANA TOWAROWA POLSKO-FIŃSKA W R. 1934

Fińsko-polski bilans handlowy w okresie styczeń — grudzień 1934 r. przedstawiał się następująco:

(w markach fińskich 1 złp. = 8 Fmk.):

	1934	1933	1932
Import do Finlandji . . .	131.628.521	131.578.568	95.537.908
Eksport do Polski . . .	7.103.309	7.502.678	8.255.668
Nadwyżka importowa . . .	124.525.212	124.075.890	88.282.242
Cały obrót . . .	138.731.830	139.081.246	104.793.574

Powyższe zestawienie wykazuje z jednej strony wzrost aktywności bilansu handlowego na korzyść Polski o 449.320 Fmk., z drugiej zaś spadek ogólnej wartości całego obrotu handlowego fińsko-polskiego o 349.416 Fmk. Spadek ten spowodowany został dalszem zmniejszeniem się wartości eksportu fińskiego do Polski (o 399.369 Fmk.). Ogólna wartość importu fińskiego z Polski wykazuje pozatem tylko drobną zwyżkę wartości (49.953 Fmk.).

Po pomyślnym rozwoju naszego eksportu do Finlandji w I i II kwartale r. ub. nastąpiło w III kwartale pewne odprężenie w intensywności naszego wywozu do Finlandji. — Przedewszystkiem zmniejszył się import węgla i zbóż z Polski.

Polska zajmowała w roku 1934 i w r. 1933 9-te miejsce wśród importerów fińskich.

Po stronie eksportowej zajmowała Polska w r. 1934 — 21-e miejsce wśród krajów odbiorczych towarów fińskich, zaś w roku 1933 — 20-te miejsce, które to miejsce zajęła w r. 1934 Łotwa.

Aktywność naszego bilansu handlowego w stosunku do Finlandji wpływa niewątpliwie hamująco na dalszą ekspansję polską na rynku fińskim.

Niektóre polskie standartowe artykuły, które zdobyły sobie dobrą opinję, z roku na rok zdobywały sobie coraz większy rynek zbytu w Finlandji. Do nich należą m. in. otręby (mąki poślednie), chemikalja, nawozy sztuczne, dębina, metale i wyroby metalowe.

CLENIE OTRĄB I MĄK POŚLEDNICH W FINLANDJI.

Rada Ministrów Finlandji, na wniosek Ministerstwa Rolnictwa, wydała w dniu 16-go lutego r. b. rozporządzenie, według którego jedynie następujące mąki poślednie i otręby będą clone według pozycji 49 ex fińskiej ta-

ryfy celnej z roku 1935 (Fmk. 0.30 za kg. brutto):

a. produkty mączne pszenne i żytnie, do których nie są domieszane środki mineralne;

b. produkty mączne pszenne i żytnie, których zawartość popiołu wynosi conajmniej 3.2% suchej substancji danego towaru.

c. produkty mączne pszenne i żytnie, do których nie dosypano ziarna lub niepytlowej mąki;

d. produkty mączne pszenne i żytnie, które przy „sitowaniu" przez sito jedwabne 9xx pozostawiają mąkę, której zawartość popiołu stanowi poniżej 10% suchej substancji danego produktu;

e. produkty mączne pszenne lub żytnie, które zostały przez farbowanie denaturowane, za wyjątkiem mąk, których zawartość popiołu stanowi conajmniej 4,5% suchej zawartości produktu, i których produkt mączny, „sitowany" przez sito jedwabne 9xx wykazuje conajmniej 3% zawartości popiołu suchej substancji produktu.

W wypadkach wątpliwych mogą być clone według poz. 49 fińskiej taryfy celnej, mączne produkty pszenne, jeżeli zawierają maksimum 45% krochmalu suchej substancji (podług Ewers'a), oraz mączne produkty żytnie, jeżeli zawierają maksimum 40% krochmalu suchej substancji, które to produkty są denaturowane przez farbowanie zgodnie z istniejącemi przepisami. Nie dotyczy to jednak farbowania produktów mącznych, których zawartość substancji suchej krochmalu nie przekracza 33%.

Inne mąki poślednie poza pszennemi i żytniemi clone są według poz. 49. Taryfy Celnej, jeżeli zawartość popiołu wynosi conajmniej 4,5% suchej substancji towaru.

Fińskie Ministerstwo Rolnictwa zainicjowało powyższe rozporządzenie, celem uniemożliwienia sprzedaży importowanej mąki poślednej w handlu wolnym, (po odpowiednim ositkowaniu) jako mąki chlebowej.

REGULOWANIE UBOCZNYCH KOSZTÓW OBROTU TOWAROWEGO W NIEMCZECH.

Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung wydała okólnik, który uzupełnia zarządzenie poprzednie.

Przy szczególnej regulacji prywatnych interesów rozrachunkowych, przeprowadzonej przez Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung w grudniu 1934 okólnikiem Nr. 177/34, nie zostały uwzględnione te interesy rozrachunkowe, przy których zobowiązania powstałe z importu towarów rozrachowywane być mogą z wierzytelnościami powstałemi ze świadczeń usług, zaś wierzytelności z tytułu eksportu towarów z zobowiązaniami ze świadczeń usług.

Okólnikiem, rozesłanym do urzędów dewizowych i urzędów nadzoru Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung reguluje obecnie szczegółowo te rozrachunki — przyczem uwzględnione zostały wszelkiego rodzaju postanowienia obowiązujące w układach rozrachunkowych z poszczególnemi krajami.

Okólnik rozróżnia przedewszystkiem z jednej strony interesy rozrachunkowe prywatne, przy których wierzytelności z obrotu towarowego rozrachowywane być mogą z zobowiązaniami z tytułu kosztów ubocznych innych interesów towarowych i odwrotnie, oraz takie, — przy których tylko pewien określony rodzaj kosztów ubocznych głównego zobowiązania towarowego podlega rozrachunkowi.

WARUNKI PŁATNOŚCI I NALEŻNOŚCI ZABLOKOWANE W GRECJI.

Mimo obecnych komplikacyj politycznych, ujawniających się w Grecji, nie zaszły żadne zmiany w zakresie płatności, przekazów bankowych, gwarancyj, otwierania kredytów i t. p.

Dodać należy, że wierzyciele zagraniczni, którzy nie uzyskają do dn. 26 kwietnia rb. spłaty 60% należności „zamrożonych", t. j. powstałych z tytułu dostaw towarowych, dokonanych przed 27 kwietnia 1932 r., mogą dochodzić przysługujących im sum w drodze sądowej i ubiegać się o zapłatę reszty w wys. 40%. ta ostatnia jednak kwota (w drachmach) może być jedynie zużyta na zakup towarów greckich.

Akcja sądowa nie może być jednak wdrożona w tych wypadkach, zresztą bardzo rzadkich, kiedy Bank Grecki odmówił przydziału dewiz poszczególnym firmom.

NAWIAZYWANIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z MAROKKIEM.

Wobec coraz większego zainteresowania się eksporterów polskich możliwościami zbytu na rynku marokkańskim, gdzie nie mają dotychczas zastosowania żadne ograniczenia importowe, należy zwrócić uwagę na konieczność prowadzenia w stosunkach z kupiectwem w Marokku francuskiem korespondencji w języku francuskim względnie angielskim. Stosunkowo mało są w użyciu kupiectwa marokkańskiego inne języki europejskie, a przedewszystkiem dotyczy to specjalnie języka niemieckiego. Ten ostatni, jest wyjątkowo rzadko używany przez importerów marokkańskich przedewszystkiem ze względu na fakt, że w okresie powojennym aż do 1933 roku obywatele niemieccy nie mieli prawa pobytu w Marokku; od dwóch lat wprawdzie wizy na wyjazd do Marokka na przeciąg 6-ciu miesięcy obywatele niemieccy otrzymują. lecz pewne ograniczenia odnośnie pobytu nadal istnieją.

Ponieważ konkurencja na rynku marokkańskim daje się specjalnie silnie odczuwać, wobec tego w dążeniach do nawiązania stosunków celem eksportu należy unikać prowadzenia korespondencji po niemiecku, gdyż na oferty takie kupcy w Marokku bardzo często wogóle nie reagują. Na fakt ten należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż zdarzają się nadal wypadki, że eksporterzy polscy piszą do firm marokkańskich w języku niemieckim, dziwiąc się następnie, iż nie otrzymują odpowiedzi.

Oferty firm zagranicznych, pragnących eksportować do Marokka, winny być składane we frankach francuskich cif Casablanca, a definitywne nawiązanie stosunków jest zwykle ponadto zależne od obejrzenia próbek. *(P. I. E.)*

SYTUACJA NA RYNKU MEBLI GIĘTYCH W SYRJI.

Wprowadzona w lutym 1933 r. zmiana stawki celnej na meble gięte polegała na ustanowieniu cła specyficznego wynoszącego 360 franków od 100 kg. netto, zamiast stosowanej przedtem taksy „ad valorem" wynoszącej 25%. W praktyce dało to zwiększenie obciążenia celnego o ca 30%, wywołując tem samem łatwo zrozumiały sprzeciw ze strony zainteresowanych kupców i importerów syryjskich. Wszelkie starania podjęte przez nich nie dały, jak dotąd, pozytywnego wyniku, pomimo dosyć ważnego argumentu, iż barjera celna nie wpłynęła w danym wypadku na szybszy rozwój rodzimego przemysłu.

Produkcja krajowa mebli giętych, rozporządzająca dawniej jedynym warsztatem, jest dziś reprezentowana zaledwie przez dwa przedsiębiorstwa o stosunkowo bardzo niewielkiej wydajności. Rozbudowa tej gałęzi przemysłu wymagałaby bowiem nietylko znacznych inwestycyj, lecz i kwalifikowanych sił robotniczych, o które w Syrji dosyć trudno. Wyroby krajowe są gorszej jakości od zagranicznych i konkurować z niemi nie są w stanie, nawet przy niższej cenie. Pomimo to, władze mandatowe nie godzą się na złagodzenie powyższego rozporządzenia, prawdopodobnie w dążeniu do ochrony rzemiosła, na dużą skalę uprawianego w Syrji w dziedzinie meblarskiej i koszykarskiej, do którego musiał zwrócić się konsument, nie mogąc zaspokoić swego zapotrzebowania na meble gięte ani w drodze importu, ani przez zakup towaru krajowego.

Dokładny obraz sytuacji daje poniższe zestawienie, w którem za rok 1934 podano jedynie najważniejsze cyfry, wobec braku nieopublikowanych jeszcze w całości danych statystycznych:

Kraj pochodzenia	1932	1933	1934	1932	1933	1934
	ilość w kilogr.			wartość w L. L. S.		
Polska	95554	31565	27863	28685	10047	8343
Austrja	28667	8907	5233	9526	3182	1315
Czechosłowacja . .	12857	14994	3254	4756	4511	1554
Włochy	4016	859	—	793	305	—
Egipt	1594	158	—	219	21	—
Palestyna	1865	—	401	790	—	146
Jugosławja	—	4540	4742	—	1217	1133
Holandja	—	—	1400	—	—	319
Inne kraje . . .	2430	4476	184	973	1186	67
Razem	146973	65499	44077	45742	20479	12878

Niewątpliwie, w przeważającej mierze wskutek zwiększenia stawki celnej, w ciągu dwu lat, całkowity import mebli giętych spadł, tak co do wagi, jak i co do wartości o około 70%. W tym samym stosunku zmniejszył się również i wwóz towaru polskiego, którego udział w ogólnym imporcie pozostał na tym samym poziomie (około 60%), podczas gdy obroty innych krajów zmalały w znacznie większym stopniu, np. Austrji o 80% Czechosłowacji — 75% it. p.

Na specjalną uwagę zasługuje pojawienie się na rynku syryjskim, już po podwyższce taryfy celnej na meble gięte, nowego konkurenta, a mianowicie Jugosławji. Odnośne cyfry statystyczne są jeszcze bardzo nikłe, lecz w r. ubiegłym zaznaczył się nawet wzrost ogólnej wagi importu, a tem samem i ilość wwiezionych do Syrji mebli. Wprawdzie łączna ich wartość jednocześnie nieco spadła, lecz wskazywałoby to tylko, iż poczyniono daleko idące wysiłki w kierunku obniżenia ceny.

Pierwszą próbę importowania tego artykułu przeprowadziła w r. 1934 również Holandja.

Zaznaczyć wypada, że przewidywania co do wzmożenia się importu mebli giętych wyrobu palestyńskiego, wolnych jak wiadomo od opłat celnych, dotąd się nie sprawdziły. Wprost odwrotnie, z przyczyn prawdopodobnie niezależnych od warunków panujących na rynku syryjskim, import ten wogóle nie figuruje w statystyce z r. 1933, a w roku następnym odbywał się w tak znikomych rozmiarach, że można go zupełnie pominąć. Wynika stąd, że meblarski przemysł palestyński nie był w stanie wykorzystać pomyślnej dlań konjunktury. *(P. I. E.)*

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DREWNIANYCH POSTUMENTÓW DO LAMP W HOLANDJI.

W Holandji są obecnie w modzie prostokątne w stylu „moderne" żyrandole i wysokie postumenty do lamp z drzewa zwykłego fornierowanego orzechem i dębem.

Żyrandole są wolne od wszelkich ograniczeń importowych. Postumenty do lamp, są wolne do przywozu tylko wtedy, jeżeli nie są połączone ze stolikiem, czy też z półką, wte-

dy bowiem zaliczane są do mebli, objętych jak wiadomo kontyngentem.

Wysokość takich postumentów jest ca 170, 175 cm. Jest to prostokątna kolumienka objętości kilku do kilkunastu centymetrów, stojąca na niskiej podstawce.

Postumenty te używane są dla wysokich lamp, stojących na podłodze.

Dostawy należy uskuteczniać bez lamp, natomiast pożądane jest zaopatrzenie postumentów i żyrandoli w armaturę elektryczną.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 MARCA DO 17 MARCA 1935 R.

BOLIWJA. Nowy dekret dewizowy uznaje dotychczasowy handel dewizami na t. zw. „czarnej giełdzie" za wolny obrót dewizami. Po kursie oficjalnym muszą być nadal odstępowane Bankowi Centr. dewizy w 52—56% pochodzące z eksportu cyny oraz 5% z eksportu innych produktów krajowych. Z tych kwot są regulowane przedewszystkiem potrzeby państwa, następnie zaś Junta de Control może przydzielać dewizy na import towarów niezbędnych do życia, których ceny sprzedażne podlegają ścisłej kontroli państwa. Inne artykuły nie uzyskują dewiz po kursie oficjalnym i mogą być pokrywane tylko po kursie wolnym, co jednak jest trudnem ze względu na małą ilość dewiz na wolnym rynku.

BELGJA. Rząd belgijski skontyngentował wwóz emaljowanych wanien i butelek szklanych (poz. 844) z ważnością od dnia 24. II. 35. Rozporządzenie obejmuje butelki i buteleczki zwykłej formy o pojemności więcej niż 25 centylitrów do 12 litrów.

BUŁGARJA. Min. Skarbu wydało rozporządzenie do urzędów celnych, aby paczki, adresowane do osób prywatnych, które zawierają prezenty małowartościowe i nie będące przedmiotem handlu, zwolnione były od cła, o ile nie zawierają przesyłek walutowych. Dotyczy również przesyłek i materjałów reklamowych firm handlowych, o ile za te przesyłki wysyłający nie pobiera opłaty.

Do tej pory przedstawiciele firm zagranicznych byli zmuszeni nie przyjmować od swych firm takich przesyłek ze względu na wysokie cło.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Finansów ogłosiło, że tylko w ciągu 6 mies. od dnia oclenia towaru może być przez Urząd Celny pobrana dodatkowa opłata. Po tym terminie nadesłane żądania opłaty są nieważne.

Z ważnością od 10 marca 1935 roku zostały obniżone dodatkowe cła na pszenicę — 18 kc. (dotychczas 20 kc.), żyto — 30 kc. (dotychczas 31 kc.), jęczmień — 29 kc. (dotychczas 31 kc.) i owies — 26 kc. (dotychczas 27 kc.) za każde 100 kg brutto.

W Min. Handlu odbyło się posiedzenie w sprawie podwyżki cła ochronnego na celofan z 260 kc. na 1200 kc. za 100 kg. Projekt podwyżki odrzucono.

Z dniem 12. III. 35. Min. Handlu zezwala na przywóz suszonych fig, cytryn, pomarańczy, migdałów, orzechów, sardynek, gazów trujących, terpentyny, konopi, surowego jedwabiu, sztucznego jedwabiu. Wymagane jest jednak przedłożenie zezwolenia przywozu.

EKWADOR. W myśl dekretu z dnia 25. I. 35 r. ustanowiono cenę jednego dolara za 6 sztuk faktur konsularnych w walucie kraju, w którym konsulat się znajduje. Za odpis faktur urzędy celne Ekwadoru pobierają 1 sucre, a konsulaty 2 sucre za każdą stronę.

FRANCJA. Wobec dotychczas niejednokrotnie niewłaściwie stosowanej interpretacji przez Urzędy celne pozwoleń przywozowych na węgiel. Generalna Dyrekcja Ceł rozporządzeniem z dnia 21. II. 35. ogłosiła, że wydaje się zezwolenia na następujące gatunki węgla: 1 - węgiel kamienny, 2 - brykiety z węgla kamiennego, 3 - brykiety z węgla brunatnego, 4 - koks.

Urzędy celne w myśl rozporządzenia będą zatrzymywać transporty nieodpowiadające danym zawartym w zezwoleniach przywozu.

Na skutek panującego kryzysu i nacisku opinji publicznej, rząd francuski dekretem z dn. 8. II. 35 r. wydał cały szereg rozporządzeń dotyczących pobytu cudzoziemców na obszarze Francji. Między innemi ustalił zasadę, iż czasokres karty pobytu winien pokrywać się z terminem kontraktu pracy.

Dekretem z dnia 26 lutego rb. rząd francuski wyznaczył kontyngent na import lnu do Francji w roku 1935 w wysokości 45.000 ton.

KOLONJE FRANCUSKIE. Francuskie Min. Kolonji wydało rozporządzenie według którego 1) towary zagraniczne przy wwozie do Nowej Kaledonji mają być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, 2) — została podniesiona stawka celna na kartofle.

HISZPANJA. Przydział dewiz dla towarów polskich następuje w terminie od 30 do 60 dni od wniesienia podania. Przy regulowaniu płatności wobec innych krajów warunki przydziału dewiz są znacznie gorsze.

HOLANDJA. Na zasadzie rozporządzenia z dn. 14. II. 35 r. obniżony został kontyngent na przywóz chustek i koszul męskich z 50% przeciętnej ilości lat bazowych 1930 i 31 na 30%.

INDJE HOLENDERSKIE. Od dnia 12. III. 35 r. został zatwierdzony kontyngent na przywóz elektrycznych żarówek na czas 10 mies. Dla lampek kieszonkowych i rowerowych 5 miljonów sztuk. dla automobilowych 117.000 sztuk, dla zwykłych 2,667,000 sztuk 55% dwu ostatnio wymienionych sprowadzane będzie z firmy Philips z Holandji.

INDOCHINY. Rząd w Indochinach proponuje, aby zmiany taryfy celnej francuskiej z dn. 7. II. 35 do Nr. 115 (żywica, terpentyna, itp., gumy i bursztyny) nie dotyczyły Indochin, natomiast, aby obowiązywały stawki celne specjalnej taryfy. W terminie trzech miesięcy rząd francuski może przyjąć lub odrzucić ten wniosek.

LITWA. Kontyngent przywozu bekonów z Litwy do Anglji wynosić będzie na przeciąg pierwszych 4 miesięcy br. 54.375 cwt.. wobec 111.896 — w tymże okresie 1934 r.

Na wniosek Ministerstwa Skarbu może Rząd na zasadzie orzeczenia Komisji Handlu Zewnętrznego wyznaczyć opłatę dla importerów. Również Komisja ma prawo udzielić licencji i określić wysokość jej opłaty. Importerzy, którzy sprowadzają produkty podlegające systemowi licencji zobowiązani są opłacać jednorazową roczną stawkę licencyjną. Poza powyższą opłatą licencyjną importerzy opłacają patent i podatek importowy w zależności od samej wartości sprowadzanych przez nich towarów. Importerzy podzieleni zostali na grupy, z których każda opłaca inną stawkę licencyjną.

ŁOTWA. Rada Ministrów przyjęła nową kodyfikację ustaw o obrocie dewizowym i towarowym. Zasadniczo przepisy dewizowe nie uległy zmianom, jednak uprawnienia komisji walutowej zostały rozszerzone, zwłaszcza w kierunku prowadzenia ścisłej kontroli tranzakcji i prawa wglądu w księgi handlowe. Nowa ustawa obowiązuje od 15. III. 35.

NIEMCY. Z dniem 25. III. 35 r. wchodzi w życie nowe rozporządzenie dotyczące przedłużenia do dnia 31. VII. 35 r. zniżek celnych na paszę zieloną, słomę, smalec, melasę, koniczynę, pozostałości krochmalu i wytłoczyn.

PORTUGALJA. W myśl dekretu z dnia 27. II. 35 roku zmieniony został art. 77 rozporządzenia wykonawczego do taryfy celnej; a mianowicie, aby umożliwić klasyfikację aparatów, maszyn i urządzeń. urzędy celne powinny wymagać wyjaśnień do jakiego celu służą, dokładnego opisu części składowych, oraz przedłożenia rysunku. — Art. 77 A. Aparaty, maszyny i urządzenia przesyłane w oddzielnych paczkach

mogą również być klasyfikowane. o ile ustępujące formalności zostaną wykonane:

1 — nadawca winien się zobowiązać pisemnie w określonym terminie przesłać całą maszynę,

2 — nadawca winien stopniowo wpłacać odnośne cło lub zabezpieczyć je kaucją.

O ile w naznaczonym terminie maszyna nie zostanie całkowicie przesłana, to cło za już wysłane poszczególne części pobiera się wg. punktu drugiego.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dn. 21. I. 35 roku ustanowiono następujące nowe stawki celne: oddzielne skrzynie, złożone lub składające się z cienkich płyt drewnianych, wzmocnione drutem i przeznaczone specjalnie na wywóz mięsa i suszonego mięsa krajowej produkcji 1 klasa celna z 50 proc. ulgą. Skrzynie takie muszą być oznaczone nazwą towaru, marką fabryczną, nazwiskiem producenta i słowem „exportation": literami wysokości conajmniej 3 cm. Maksymalna waga każdej skrzyni nie powinna przekraczać 6,5 kg.

WIELKA BRYTANJA. Od 12. III. 35 r. mięso wieprzowe może być importowane z jakiegokolwiek niebrytyjskiego kraju za 1-licencją Min. Handlu, 2 — świadectwem Związku upełnomocnionego przez Min. Handlu. Rozporządzenie mówi o wieprzowinie, wyłączając głowę, nogi, skórę, odpadki zabitego zwierzęcia, jak również konserwy wieprzowe i bekony. Zakazy wwozu mięsa zawarte w Importation of Ca veases Orders w myśl Deseases of Animals Acts odnośnie niektórych europejskich krajów pozostaje niezmienione.

Na pierwsze półrocze br. ilości wwozowe wieprzowiny są bazowane w latach 32, 33, 34.

WŁOCHY. Urzędy celne są upoważnione w dalszym ciągu do dnia 30. IV. 35 r. do zezwalania na przywóz kartofli nasiennych bez ograniczeń, o ile do transportu będzie dołączone wymagane świadectwo stacji patologji roślinnej w Rzymie.

„Gazetta Ufficiale" z dnia 30 stycznia br. ogłasza dekret z 17. I. 35 r., wprowadzający uzupełnienia i zmiany stawek celnych taryfy włoskiej: poz. 898 bis zamknięcia automat. lir. 80,— od kg, 898 ter. części metalowe tych zamków lir. 100 od kg, 937 podpuszczka: a) w proszku lir. 1500 od q, b) w płynie lir. 100, —od q.

Ponadto na powyższe produkty nałożone zostaje cło w wysokości 15% ad valorem. Dekret powyższy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Agenturowa firma hiszpańska pragnie objąć przedstawicielstwa eksporterów polskich. zainteresowanych rynkiem tamtejszym. (E/6864/3T/Ch.)

Reprezentant pragnie zastępować interesy polskich firm eksportowych w Hiszpanji. (E/4836/3T/Ch.)

Zrzeszenie kupców na Wyspach Kanaryjskich pośredniczą między eksporterami a odbiorcami. — (E/7367/3T/Ch.)

Firma w Casablance interesuje się zakupem większych ilości imitacji bursztynu w różnych kolorach. (P/7497/46/59/Sz.)

Firma syryjska pragnie zakupywać okorowaną wiklinę. (P/6598/49/Sz.)

Firma szwajcarska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami okorowanej i warzonej wikliny amerykańskiej (specjalnie z zachodnich województw). — (P/7214/49/Sz.)

Firma palestyńska prosi o oferty z wzorami guzików skórzanych. (P/6790/64/Sz.)

Firmy angielskie poszukują eksporterów starych (używanych) kapeluszy filcowych męskich na reeksport do Indji i Kolonji. (P/7021/46/M.)

Firma palestyńska interesuje się importem obuwia skórzanego dla dam, obuwia płóciennego, sandałów i obuwia dziecinnego z Polski. (P/5122/64/M.)

Firma amerykańska interesuje się importem odpadków z włosia. (P/5407/411/M.)

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

BAŁTYCKIE POŁOWY NASZYCH RYBAKÓW W MARCU.

Marcowe połowy tegoroczne wypadły nagół dobrze i jeśli nie zupełnie dorównywują zeszłorocznym, to li tylko dzięki ograniczeniom połowów szprota, stosowanym przez spółdzielnię rybacką. Akcja ta stosowana w okresie, gdy nasze rybactwo dopiero wykorzystywać zaczyna metody nowoczesnego połowu włókiem i gdy jednocześnie zdolność nabywcza szerokich warstw konsumentów w kraju jest nieznaczna (przy jednoczesnem naturalnem dużem zapotrzebowaniu na tanią rybę) — doprowadziła do zmniejszenia połowów szprota względem roku poprzedniego. Źle się może nie stało, gdyż stwierdzić wypada, że rynek konsumcji świeżego szprota już przedstawia tylko szczątki tego, co było dwa lata temu, jak również wędzarnictwo przechodzi kryzys, wobec tego, że towar po kosztach przesyłki i pośrednictwa dochodzi zbyt drogi do konsumenta. Życzyćby więc należało, żeby do trzech miesięcy zimowych sezonu przyszłorocznego połowu i konsumcji szprota przystąpiliśmy *dobrze zgrani*, tak, ażeby połowy, o ile warunki naturalne na to pozwolą, przewyższyły znacznie rekord zeszłoroczny, i żeby równocześnie towar wędzony był tani dla konsumenta w całej Rzeczypospolitej a szprot surowy mógł w dużych ilościach rozchodzić się po całem Pomorzu i docierać *dalej*, przynajmniej do większych ośrodków konsumcji, figurując na ich rynkach w stanie pierwszorzędnej jakości.

Również połowy dalekomorskie — bałtyckie przedstawiają się coraz bardziej zachęcająco dla naszych rybaków, tembardziej że konsumcja przywożonych już coraz większych ilości dorszy równolegle dobrze się rozwija.

Tegoroczne połowy dalsze (bornholmskie) dały już około 100.000 kg ryb, przeważnie dorszy, wobec 50.000 kg w marcu roku ubiegłego. W początku kwietnia połowy te były również obfite. Mimo, że z kutrami zdarzały się w tym roku awarje, że podróże są nieraz bardzo uciążliwe, tak, że nawet dna kutrów nie wytrzymują wielodniowej pracy ich silnych motorów pod falę i szwy puszczają, — to zapał jest wielki i przewidywać można, że po paru, — dziś już kilku kutrach, zapuszczających się dalej, — będziemy mieli niebawem *kilkanaście* kutrów wyruszających na te połowy, ku czemu zachęca stale się zwiększająca wielkość nowych kutrów i moc ich motorów. Taki rozwój sprawy jest wielce pożądany i na tym odcinku nieodzowne jest żeby rozwój konsumcji i racjonalny i niedrogi transport były solidnym bodźcem dla tych trudnych i kryjących w sobie sporo zawodowego ryzyka pionierskich połowów na pełnym Bałtyku.

Ogółem w marcu br. złowiono według danych Morsk. Urzędu Rybackiego 2.180.260 kg ryb, wobec 2.209.560 kg w marcu 1934 r.

Poszczególnych gatunków złowiono (obok w nawiasie liczby dla marca ub. r.): szprotów — 1.809.100 kg (2.041.600), śledzików — 230.300 kg (85.740), wątłuszy (dorszy) — 84.550 kg (22.500), fląder — 45.440 kg (44.580), łososi — 2.260 (3.620), mielnic — 850 (1.260), troci — 410 (300), węgorzy — 110 (1.480), sieji 80 (420), szczupaków — 1.600 (1.120), okoni 3.150 (1.760), płotek 2.200 (1.630), oraz olbrzymi okaz jesiotra — 210 kg.

Podział połowów według obwodów: Hel — 912.010 kg (1.141.510), Gdynia — 664.150 (595.210), Jastarnia — Wielka Wieś — 465.010 (367.720), Chłapowo — Karwia 850 (8.320), Puck i wioski Zatoki — 41.040 (46.400), połowy dalsze 97.200 kg (50.340).

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.

2. **Solone w Gdyni „Polonia“** — wysprzedane.

3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i small matties 78, matfulls I trade 75, mattfulls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.

4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.

5. **Matties solone** w Belgji 55, belgijskie puste 51.

6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 55, 5/600 sztukowe 56, vaar 4/500 sztukowe 55, 5/600 sztukowe 54, 6/700 sztukowe 54, sloe matties 50.

7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 88.

Tendencja na rynku śledziowym słaba. Z Anglji dochodzą wiadomości, że tegoroczne połowy i solenie rozpoczną się **wyjątkowo późno.** Wyczerpanie zapasów w Anglji i słaba podaż sloe norweskich wobec ich znakomitej jakości w ubiegłym sezonie, co podniosło zapotrzebowanie na nie, — nie są w stanie podnieść ożywienia na naszym rynku. Odczuwa się zbyt słaba siła nabywcza rynku dla standardowego towaru, wobec czego mają jeszcze względne powodzenie gatunki zastępcze.

Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki: norweskie śledzie zamrożone, za skrzynkę 50 kg netto 15,— zł, norweskie śledzie świeże w lodzie, t. zw. „Stenkhering“ 7—8 na kg 15,— zł.

Polskie połowy (przybrzeżne i z Bornholmu): szproty świeże, płaciły wędzarnie w Gdyni za 50 kg 2,50 zł; szproty świeże, płaciły wędzarnie w Helu za 50 kg 2,— zł: szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie, za pół kg, od 15 do 18 groszy; łososie świeże, płacono rybakom za sztuki małe, za 50 kg 180,— zł, łososie świeże, płacono rybakom w Helu za sztuki duże, za 50 kg 220,— zł; z Bornholmu, płacono rybakom, za dorsze czyszczone z głowami, za 50 kg 12.— zł; za duże flądry za 50 kg 20,— zł; za małe flądry za 50 kg 15,— zł: za szolki (zimnica — gatun. flądey) za 50 kg 10,— zł. Śledziki z połowów przybrzeżnych. płacono rybakom w Gdyni za 50 kg 10,— zł; z połowów przybrzeżnych płacono w Pucku: za kg szczupaków 2,— zł; płoci: 0,40 zł; okonie: 1,20 zł; węgorze 1,60 zł; mielnica 1,60 zł.

W Helu płacono za kg okoni 0,80 zł.

— **POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.** Dnia 2. b. m. odbyło się w Gdyni w Morskim Urzędzie Rybackim posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego, na którem omawiano sprawy handlu i przemysłu rybnego na wybrzeżu.

— **ZAKOŃCZENIE KURSU MECHANICZNEGO DLA RYBAKÓW „MEWY“.** Od połowy lutego do końca marca odbywał się przy Szkole Morskiej w Gdyni kurs mechaniczny dla 20 rybaków tow. dalekomorskich połowów „Mewa“. Na piętnastu statkach należących do flotyli rybołówczej tego towarzystwa na Północnem Morzu, prowadzących połowy pod polską banderą było dotąd zatrudnionych 60 polskich i 150 holenderskich rybaków.

Personel polski jako mniej wyszkolony był mniej płatny. Celem podniesienia fachowych kwalifikacyj i wobec tego również warunków płacy dla polskich członków załogi zostało zorganizowane przeszkolenie ich w obsłudze motorów, w nawigacji i w reperowaniu sieci. Kurs mechaniczny ukończyło trzech rybaków celująco, dwóch bardzo dobrze, sześciu dobrze, ośmiu z wynikiem dostatecznym. Jak wiadomo flotylla rybacka tow. „Mewa“ poraz pierwszy w tym sezonie zimuje w Gdyni. Koszta urządzenia kursu wraz z utrzymaniem kursistów pokryły: w ⅔ Morski Instytut Rybacki i w ⅓ tow. „Mewa“.

WYSTAWY I TARGI

TARGI W LILLE.

Północ Francji z niezmiernie gęstem zaludnieniem, jest dzielnicą wielkiego przemysłu, specjalnie węglowego, żelaznego i włókienniczego, punktem ciężkości Francji gospodarczej. Do Lille wielkiego ośrodka przemysłowego ciąży terytorjum zamieszkałe przez zgórą 6 miljonów mieszkańców co oczywiście przedstawia olbrzymią siłę nabywczą.

Targi w Lille organizowane co roku od 1—30. IV. na prawdziwie imponującą skalę cieszą się olbrzymiem powodzeniem wśród ludzi interesów całej Europy, a w roku zeszłym odwiedziło je zgórą półtora miljona osób.

Wielki przemysł żelazny. włókienniczy, mechaniczny, meblowy itd. reprezentowany będzie w tym roku przez przeszło 3.000 wystawców, w czem około 300 zagranicznych z 25 państw. W roku 1934 Polska posiadała na Targach w Lille własny pawilon, który budził wielkie zainteresowanie zwiedzającej publiczności.

Z okazji Targów w Lille Koleje Francuskie udzielają następujących zniżek:

Wystawcom i towarom	50%
Pojedyńczym zwiedzającym	40%
Wycieczkom	50%

od biletów normalnych.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło.

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 19 do 25. III. 1935 minął spokojnie, jakkolwiek przy niezmienionych cenach. Mimo nikłego popytu w szczególności z województw centralnych i południowych nie utworzyły się zapasy, gdyż obecne dostawy — skutkiem braku paszy spowodowanym zeszłoroczną posuchą — są bardzo nieznaczne. Poznań notuje w hurcie I gat. około 2,60 za kg, natomiast centra konsumcyjne woj. centralnych około zł 2,50 za kg w drobnym hurcie.

Jaja.

W dniu 5 bm. płacono za jaja z Poznańskiego zł 72.00—75.00 za skrzynkę 24-kopową. Tendencja słaba.

WYDAWNICTWA

ŚWIAT W CYFRACH.

Nakładem „Książnicy-Atlas“ ukazała się broszura pt. „Świat w cyfrach“ — Rocznik 1935. opracowana źródłowo przez J. Wąsowicza i A. Zierhoffera.

Broszura zawiera najświeższe dane statystyczne, a mianowicie:

W części I-ej FIZJOGRAFJĘ, a więc: wielkość ziemi i jej obroty, długość stopni równoleżnikowych i południków, powierzchnię lądów i oceanów, rozmieszczenie lądów i mórz. ukształtowanie poziome lądów, największe wyspy, dorzecza, arterje rzeczne, jeziora. siły wodne i klimat.

W części II-ej PRZEGLĄD PAŃSTW: A. Polska — przyroda, granice polityczne, administracja szkolna, sądowa, pocztowa i kolejowa, siła zbrojna, organizacja wyznań, ludność i obszar województw, zawody i wiek ludności. rozwój miast, szkolnictwo i oświata, rolnictwo i hodowla, górnictwo i przemysł, warunki pracy, finanse. kredyt i organizacje gospodarcze, komunikacja (koleje, poczta, telegraf. telefon, samochody. kanały. lotnictwo itd.). handel zagraniczny, Wolne M. Gdańsk oraz B. inne państwa — obszary, ludność Państw kolonjalnych itd.

W części III-ciej — PRZEGLĄDY MIĘDZYNARODOWE: Ludność, zawody ludności, długość granic politycznych. stosunki etniczne, religje, ludność państw. ruch ludności, powierzchnia państw, Polacy zagranicą: produkcja roślinna, hodowlana, mineralna i hutnicza, zużycie ważniejszych surowców, bezrobocie. finanse i kredyt (majątek narodowy, wydatki i długi państw itd.). komunikacja. handel zagraniczny — światowe obroty, różne (marynarka wojenna. radjo-abonenci, waluty itd.)

Ta niezwykle pożyteczna broszura winna znaleźć się we wszystkich uczelniach. urzędach państwowych i komunalnych, instytucjach samorządu gospodarczego. organizacjach gospodarczych, przedsiębiorstwach przemysłowych. handlowych, rolniczych. bankowych itp.

Cena broszury b. przystępna — zł 3.80.

Adres: S. A. Książnica - Atlas. Lwów, ul. Czarnieckiego 12.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	9. 4.	13. 4.	17. 4.	20. 4.
Cieszyn	10. 4.	20. 4.	24. 4.	27. 4.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	8. 4.	10. 4.
Minos	15. 4.	17. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 11. 4. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 4.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 22. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 8. 4. ż/m Erna — z Gdyni 22. 4.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	9. 4.	13. 4.
Albert	16. 4.	20. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska — 16. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów po[ł]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [Tra]nsatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 5. 4. s/s Akershus — z Gdyni 19. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 15. 4. s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.
s/s Śląsk — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 19. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek; z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	8. 4.	10. 4.
Phoebus	11. 4.	13. 4.
Butt	15. 4.	17. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	9. 4.	12. 4.	17. 4.
Śląsk	17. 4.	19. 4.	24. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 15. 4. — z Gdańska 17. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 7/8. 4. s/s Poseidon — z Gdyni 14/15. 4.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 11. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brandenburg — z Gdyni 12/13. 4. s/s Hague — z Gdyni 19/20. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 13. 4. s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 10. 4.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 4.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 4.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 11. 4. m/s Nordland — z Gdyni 16. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 6. 4. s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4.

s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessa Margareta — z Gdyni 18. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni 9. 4. s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4. m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4. s/s Philoctetes — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Thalatta — z Gdyni 13. 4. s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

8 kwietnia:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu z towarami, Żegluga Polska.

s/s EGON lin. z Göteborga i Malmo z drobnicą. Behnke & Sieg.

s/s BORE VIII lin. po ładunek do B. Aires. Santos. Rio. Bergenske.

s/s OSCAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z drobnicą. Wolff.

s/s MINOS lin. z Bremy z towarami. Wolff.

s/s THESEUS lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

s/s JOHANNES C. RUSS. Lenczat.

ż/m KARLSHÜTTE z drobnicą, Wolff.

ż/m LOUIS po makuchy. Wolff.

s/s KISA po drzewo, PAM.

s/s SIGENFRED, PAM.

s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM. wzgl. Bergenske.

s/s FLORA po węgiel, PAM.

s/s JOTUN po węgel, Speed.

s/s HILDA po węgiel, Speed.

s/s MINIS po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s HELFRID po węgiel. Bergenske.

9 kwietnia.

m/s GOTLAND lin. lewantyńskiej dla wyładowania, Bergenske.

s/s URSA lin. zach. - norweskiej dla wyładowania, Bergenske.

s/s IRISEN lin. z Antwerpji dla wyład. drobnicy, Żegluga Polska.

s/s NANCY lin. po ładunek do portów Sycylji, PAM.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu (Norrkoping dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

s/s HINRICH lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.

ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ład., Reinhold.

ż/m KLARA po makuchy, Wolff.

s/ SIRETUL po węgiel, PAM.

s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

s/s CECILIA SANNE po węgiel, Rummel & Burton.

10 kwietnia.

m/s TAMPA lin. meksykańskiej z fosfatami i drobnicą, Bergenske.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wył. i ład., Reinhold.

s/s ZINOVIA po węgiel, PAM.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s THYRA S. po węgiel. PAM.

s/s LENITA po węgiel, Bergenske.

s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.

s/s URANUS po węgiel, Bergenske.

s/s SNYG po ładunek słodu, PAM.

s/s SIGRID ze złomem. PAM.

s/s EDERA po węgiel, Behnke & Sieg.

11 kwietnia:

s/s PHOEBUS lub subsiyt. lin. z Rotterdamu z drobnicą, Wolff.

12 kwietnia.

s/s SANTA CRUZ lin. wsch. norweska z drobnicą, Bergenske.

s/s IMATRA lin. po ładunek do Helsingfors/Kotka, Lenczat.

m/s WELF HEINRICH po drzewo. Bergenske.

s/s BRANDENBURG lin. po ład. do Leith, Reinhold

s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

s/s ASPO po węgiel. Bergenske.

13 kwietnia.

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku z towarami, A. S. Line.

m/s BRĄHEHOLM lin. z Galveston z drobnicą i złomem, Bergenske.

m/s THALATTA lin. po ładunek do Indyj Wschodnich. Bergenske.

s/s FRYKEN lin. lewantyńskiej po ładunek, Pol.-Levant.

s/s AUGUST SCHULZE lin. portugalsko-marokańskiej. Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

14 kwietnia:

m/s BLALAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ład. Pol. - Levant.

s/s POSEIDON lub subst. lin. z Amsterdamu dla wyład. i ład., Reinhold.

15 kwietnia.

s/s URSA lin. zach. - norweskiej dla ładowania, Bergenske.

s/s BALTONIA (lub 16 via Gdańsk) z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW (lub 17 via Gdańsk) z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu/Talinna dla wyład., ładuje do Rotterdamu i Antwerpji, Żegluga Polska.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.

s/s EGERIA lub subst. z Bremy z drobnicą. Wolff.

s/s SKJÖLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga, ładuje do Rygi i Tallinna, Reinhold.

s/s ALBERT po węgiel. Bergenske.

s/s GÖTA po węgiel. PAM.

s/s MARX ze złomem, PAM.

16 kwietnia.

s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka z drobnicą, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład., ładuje do Tallinna i Helsingforsu, Żegluga Polska.

s/s ALBERT lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z towarami, Lenczat.

17 kwietnia.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka z drobnicą. Bergenske.

18 kwietnia.

s/s HERACLES lin. z B. Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.

m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Levant.

s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami. Wolff.

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. z Victoria/Santos dla wyład. i ładowania, PAM.

s/s HINRICH PETERS po węgiel, Bergenske.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 kwietnia 1935 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Pożyczka Inwestycyjna

W dniu 10 bm. otwarta została subskrypcja na Państwową Pożyczkę Inwestycyjną. Pożyczka ta tak ze względu na cele, na jakie ma być obrócona, jak również na swój charakter, jako operacji finansowej zasługuje na specjalne omówienie. Jest to tem bardziej wskazane, że z jej powodzeniem połączone są oczekiwania złagodzenia zjawisk kryzysowych. Jeżeli dotąd w przeważającej swej części środki walki z kryzysem i jego skutkami siłą rzeczy miały charakter dostosowania życia gospodarczego do wytwarzających na tle kryzysu zjawisk gospodarczych, to obecna operacja Rządu jest przedsięwzięciem, noszącem wszelkie cechy zwalczania kryzysu tego za pomocą akcji czynnej, innemi słowy mamy tu do czynienia z akcją o charakterze wybitnie ofenzywnym. Wynika z tego, że szybkie pokrycie obecnej pożyczki przez subskrybentów będzie jednocześnie probieżem prężności społeczeństwa w jego dążeniach do przezwyciężenia istniejących trudności gospodarczych własnemi siłami.

Zastanówmy się więc w pierwszym rzędzie nad motywami, które spowodowały konieczność przeprowadzenia obecnej operacji kredytowej. Wiadomem jest, że jednym ze środków zaradczych przeciw kryzysowi gospodarczemu i to nietylko w Polsce, lecz i w szeregu innych państw europejskich i pozaeuropejskich, jest zwalczanie bezrobocia za pomocą zorganizowania na możliwie szeroką skalę robót publicznych, a to w okolicznościach, gdy z rozmaitych powodów nie ma się możności podniesienia zatrudnienia w istniejących warsztatach pracy czy to prywatnych, czy też państwowych innemi środkami. Znane są pod tym względem posunięcia na olbrzymią skalę w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Niemczech, we Włoszech, a ostatnio w Belgji i w szeregu innych państw. Wiadomem jest również, że zatrudnienie rzesz bezrobotnych we wszystkich państwach, które tego rodzaju środka się imają, powoduje na dłuższą lub krótszą metę, ożywienie całego życia gospodarczego, w zależności od zasobów finansowych, które w każdym poszczególnym wypadku bywają na ten cel obracane, oraz od rozmiarów zatrudnienia w stosunku do ogólnej liczby bezrobotnych, obciążającej całokształt funkcyj gospodarczych danego państwa. Powodzenie tej akcji zależne jest również od wyboru rodzaju robót, które są wykonywane, to znaczy o ile ich dziedzina zazębia się z szeregiem innych dziedzin, doznających w ten sposób ożywienia swej działalności. Nie ulega też wątpliwości, że zagadnienie zatrudnienia bezrobotnych nie może być rozwiązane w drodze normalnej, to znaczy przez obrócenie na nie środków bieżących skarbu państwa z normalnego budżetu państwowego. Jest to tem bardziej niemożliwem, że w dobie kryzysu zrównoważenie normalnych budżetów państwowych jest samo przez się zadaniem, nastręczającem poważne trudności.

To też widzimy, że wszędzie niemal środki, niezbędne na walkę z bezrobociem zdobywane są drogą operacyj kredytowych i to przeważnie operacyj, dokonywanych na wewnętrznym rynku pieniężnym.

Z tych ogólnych założeń wychodząc, jasnem się staje, że Polska w walce z kryzysem w pierwszym rzędzie dąży do zatrudnienia

rzesz bezrobotnych w robotach publicznych, najbardziej odpowiadających jej aktualnym potrzebom. Do kategorji tych robót należy budowa nowych dróg bitych i naprawa istniejących, która przyczynia się do wzmożenia tempa ruchu na nich, regulacja dróg wodnych i rzek wogóle, a to w celu zapobieżenia skutkom powodzi, przyczyniającym ogromne straty gospodarstwu społecznemu, wreszcie budowa nowych linij kolejowych, uzupełniających połączenia z siecią już istniejących w miejscach, najbardziej pod względem gospodarczym wskazanych. Wszystkie te kategorje robót mają tę zasadniczą cechę, że wymagają stosunkowo znacznej ilości rąk roboczych, a więc najbardziej odpowiadają postulatowi zatrudnienia największej możliwie ilości bezrobotnych i to nietylko miast lecz również i wsi. Pozatem niektóre z tych robót jak np. budowa kolei odbija się bezpośrednio na innych gałęziach przemysłu, wywołując wzrost zatrudnienia. Wszystkie zaś razem zamierzone roboty w swych wynikach stwarzają szereg możliwości rozwojowych dla życia gospodarczego w państwie wogóle.

Licząc się z możliwościami finansowemi rynku pieniężnego, który wykazał w czasach ostatnich odprężenie w postaci wzrostu wkładów w instytucjach kredytowych, oraz z upłynnieniem rynku pieniężnego, wydaje się, że pokrycie pierwszej transzy pożyczki inwestycyjnej w wysokości 100 miljonów złotych nie powinno napotkać trudności. Nie ulega jednak wątpliwości, że suma ta, aczkolwiek sama przez się w stosunkach naszych poważna, jest ogólnie biorąc sumą niewielką wobec potrzeb i zakresu najkonieczniejszych robót inwestycyjnych, które są zaprojektowane. Zresztą zamierzenia Rządu pod tym względem są nieco szerzej zakrojone, gdyż uzyskano upoważnienie ciał ustawodawczych na zrealizowanie pożyczki w wysokości ogółem 150 miljonów złotych. Przechodząc do analizy warunków samej pożyczki, jako operacji kredytowej podkreślić należy kilka bardzo interesujących momentów. Obligacje pożyczki wypuszczone być mają w odcinkach stu złotowych, opiewających na złote w złocie. Nadaje to jej pewność i trwałość, konieczną przy długim terminie (50 lat) na jaki pożyczka jest zaciągana. Pomimo, że nie mamy żadnych wątpliwości co do stałości naszej waluty, okoliczność ta uważana być powinna za gwarancje dodatkową pewności. Oprocentowanie obligacji w stosunku rocznym nie jest wysokie bo wynosi 3%, jednak oprocentowanie to uważać należy za normalne dla papierów państwowych, zwłaszcza jeśli się zważy, że dochodzą do tego dodatkowe korzyści. A więc przedewszystkiem mieć należy na uwadze, że pożyczka obecna podlegać będzie częściowej amortyzacji za pomocą losowań 3 razy do roku już poczynając od roku 1945 czyli po 10 latach, przyczem kurs amortyzacji pożyczki przez Skarb państwa wyznaczony jest w ciągu pierwszych 30 lat po 120 złotych w złocie za 100, subskrybowanych w dalszych 5 latach po 125 złotych w złocie za 100 i wreszcie w ostatnich 5 latach po 130 złotych w złocie za 100. Przy tak pomyślanym sposobie amortyzacji ciężar spłaty zaciągniętego przez Państwo w obecnych ciężkich warunkach długu przenosi się częściowo na następne pokolenie. — Lecz korzyści lokaty w pożyczce inwestycyjnej nie kończą się na tem, mamy tu na widoku jeszcze jedną jej korzyść dodatkową, posiadającą pozatem wielką atrakcyjność. Chodzi mianowicie o to, że pożyczka inwestycyjna jest pożyczką premjową, przyczem losowanie obligacji ma się odbywać trzy razy do roku. Premje są różnej wysokości, poczynając od 500.000 złotych (po 1-ej w dwóch ciągnieniach w roku) do 300 złotych. Ogólna ilość wygranych w ciągu roku wynosi 3200 na łączną sumę 4.475.000 złotych. Przy nabywaniu obligacyj przewidziany jest szereg ulg, mianowicie możność pokrywania należności ratami w ciągu 10 miesięcy, a pozatem połowa należności może być spłacona obligacjami Pożyczki Narodowej, które jak wiadomo są imienne, gdy obligacje pożyczki obecnej opiewają na okaziciela, co nadaje im cechy papieru transakcyjnego. Zaznaczyć przy tem należy, że pierwsze losowanie premij odbędzie się już 1 września b. r. przyczem w losowaniu wezmą również udział obligacje jeszcze całkowicie przez nabywcę nieopłacone.

W tych warunkach Pożyczka Inwestycyjna jako lokata kapitału nawet w drobnych sumach przedstawia wiele atrakcyjności. Jej walory tak o znaczeniu obywatelskiem ze względu na ściśle określony cel, jakiemu ma służyć, jak również i walory czysto finansowe podniesione już zostały przez miarodajne czynniki państwowe oraz wybitnych przedstawicieli życia gospodarczego kraju. Spodziewać się więc należy, że pomimo licznych trudności natury gospodarczej i finansowej, Pożyczka Inwestycyjna znajdzie należyte poparcie w najszerszych kołach społeczeństwa całego kraju, a społeczeństwa pomorskiego w szczególności. *L. G.*

Nowy budżet gminy m. Gdyni

W końcu zeszłego miesiąca Rada Miejska uchwaliła budżet gminy m. Gdyni na rok budżetowy 1935/36.

Nowy budżet, podobnie jak budżet poprzedni został uchwalony przez Radę Miejską przed rozpoczęciem roku budżetowego, gdy budżet na rok 1933/34 został uchwalony w trakcie roku budżetowego, a w latach 1931/32 i 1932/33 wogóle budżetu miasta nie było.

Budżet, ostatnio uchwalony, jest zrównoważony i zamyka się po stronie wydatków i dochodów sumą 22.367 tysięcy złotych.

Dla porównania podajemy zestawienie budżetów za trzy ostatnie lata (w tysiącach złotych).

	1933/34	1934/35	1935/36
Wydatki ogółem . .	**13.940**	**10.698**	**22.367**
w tem: zwyczajne . . .	6.971	7.691	7.920
nadzwyczajne . .	6.969	3.007	14 447
Dochody ogółem . .	**13.940**	**10.698**	**22.367**
w tem: zwyczajne . . .	9.230	8 399	7.991
nadzwyczajne .	4.710	2.299	14.376

Budżet ostatni, jak widać z zestawienia, znacznie przewyższa budżety z lat poprzednich. Należy jednak zwrócić uwagę, że w grę wchodzą tu wydatki i dochody nadzwyczajne, w których to pozycjach buchalteryjnie umieszczono akcję oddłużeniową i konwersję zadłużenia krótkoterminowego na długoterminowe.

Przechodząc do ogólnej analizy budżetów stwierdzić musimy zatrzymanie się na miejscu, a nawet spadek, jeżeli chodzi o dochody zwyczajne. Porównywując budżety zwyczajne ze wzrostem liczebnym ludności w Gdyni, stosując wskaźniki, mające za podstawę = 100 rok 1933/34, otrzymamy charakterystyczne zestawienie.

	1933/34	1934/35	1935/36
Ludność	**100**	**125**	**144**
Wydatki zwyczajne . .	100	110	114
Dochody zwyczajne . .	100	98	87

Widzimy, że budżet zwyczajny miasta pozostaje daleko w tyle za wzrostem liczby ludności.

Jeżeli obliczymy wskaźnik wydatków i dochodów na 1 mieszkańca Gdyni, to przy podstawie wskaźnika — wydatki i dochody zwyczajne na głowę w r. 1933/34 = 100, otrzymamy następującą tablicę:

Na 1 mieszkańca	1933/34	1934/35	1935/36
Wydatki zwyczajne . .	100	88	79
Dochody zwyczajne . .	100	73	60

Zatrzymanie się budżetu na miejscu, a raczej cofanie się tłumaczyć należy ogólnym kierunkiem oszczędnościowym, stosowanym przez władze miejskie i przez organy nadrzędne. Co może być dobre dla miast innych, mniej intensywnie rozbudowujących. dla Gdyni może okazać się szkodliwem. Należy obawiać się, że wskutek kompresji budżetowych aparat administracji miejskiej nie będzie w stanie w należyty sposób obsłużyć wymogów miasta i jego ludności.

Przejdźmy do rozpatrzenia budżetów według działów budżetowych. Wydatki i dochody miasta preliminowane na 3 ostatnie lata dają nam tablice poniżej:

Wydatki

w tys. złotych

Działy budżetu	budż. wyk.		budżety	
	1933/34		1934/35	1935/36
Wyd. zwycz. i nadzwycz. ogółem	**13.940**	**22.944**	**10.698**	**22.367**
Wyd. zwyczajne	**6.971**	**6.848**	**7.691**	**7.920**
Administracja	795	930	822	857
Majątek samorząd. . . .	75	126	80	122
Przedsiębiorstwa	—	13	—	—
Spłata długów	4.420	4.163	4.665	4.837
Pomiary i plany	145	144	144	147
Drogi i place publiczne .	125	127	119	111
Oświata	207	212	259	282
Kultura i sztuka	29	27	44	51
Zdrowie publiczne	275	239	312	283
Opieka społeczna	249	193	246	186
Popieranie rolnictwa . .	10	10	2	1
Popieranie przem. i handlu	29	27	18	18
Bezpieczeństwo	256	269	328	333
Świadczenia na rzecz in. zw. samorządowych . .	6	14	15	15
Różne	350	354	637	677
Wyd. nadzwyczajne . . .	**6.969**	**16.096**	**3.007**	**14.447**
Administracja	34	7	—	—
majątek samorząd. . . .	248	438	175	1.554
Przedsiębiorstwa	3.366	2.763	873	220
Spłata długów	—	—	—	7.100
Drogi i place	564	861	784	609
Pomiary i plany	223	142	241	264
Oświata	29	20	200	436
Zdrowie publiczne	56	30	81	82
Bezpiecz. publ.	—	179	6	—
Różne	2.267	1	34	2.005
Pokrycie niedoborów . .	—	11.655	613	2.177

Poddając analizie wydatki zwyczajne miasta, stwierdzić należy, że największą pozycją, stanowiącą 61% wydatków zwyczajnych, jest spłata długów. Planowa gospodarka miejska wymaga regularnej obsługi długów. Miasto, nie będąc w stanie pokrywać długów z funduszów własnych, zmuszone jest do korzystania z dotacji Skarbu Państwa, na ten cel specjalnie przeznaczonej.

Następną pozycją są wydatki na administrację ogólną. Pozycja ta w wydatkach zwyczajnych stanowi 11%, jest znacznie niższa, niż w innych związkach samorządowych w Polsce. Stwierdzić należy daleko idącą oszczędność Komisarjatu Rządu w tym dziale budżetu.

Pozostałe pozycje budżetowe nie potrzebują szczegółowego omówienia, gdyż możność porównania ich między sobą i w poszczególnych latach jest nader łatwa.

Główną pozycją wydatków nadzwyczajnych jest również spłata długów. Pozycja ta, jak już była mowa, jest konwersją i przeksięgowaniem długów krótkoterminowych na długoterminowe. Dołączyć należy tu pozycję „pokrycie niedoborów". która spełnia to samo znaczenie.

Pozostałe pozycje ilustrują plan inwestycyj miejskich.

W dziale „majątek miejski" preliminowana jest kwota 1.200 tys. zł na budowę rzeźni miejskiej, oraz 200 tys. złotych na roboty remontowe domu miejskiego przy ulicy Starowiejskiej.

W dziale „przedsiębiorstwa miejskie" preliminowane są kwoty na inwestycje wodociągowe i kanalizacyjne oraz na oczyszczanie miasta.

W dziale „oświata" preliminowano 240 tys. zł na budowę 2 szkół powszechnych i 196 tysięcy na dokończenie budowy 4 szkół powszechnych. zaczętych w r. 1934/35.

Wydatki „różne", są to straty na kursie przy konwersji zadłużenia.

Przejdźmy do dochodów miasta. Główną pozycję w dochodach zwyczajnych stanowią dotacje skarbowe. Wynoszą one 49% dochodów zwyczajnych.

Dochody

w tys. złotych

Działy budżetu	budż. wyk. 1933/34		dżety 1934/35	
Doch. zwycz. i nadzwycz. ogółem	**13.940**	**22.944**	**10.698**	**22.367**
Dochody zwyczajne . . .	**9.230**	**9.145**	**8.399**	**7.991**
Majątek samorząd. . . .	239	215		159
Przedsiębiorstwa	519	563	582	55
Subwencje i dotacje . .	6.005	6.00	4.845	3.914
Zwroty	462	448	563	615
Opłaty administr.	42	67	68	118
Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publ.	64	70	45	62
Dopłaty	—	—	—	—
Udział w podatk. państw.	225	219	263	376
Dodatki do pod. państw. .	917	735	799	870
Podatki samoistne	744	806	1.004	1.323
Różne	13	21	0	0
Dochody nadzwyczajne .	**4.710**	**13.799**	**2.299**	**14.376**
Majątek samorząd. . . .	1.000	336	5	40
Subwencje i dotacje . .	—	—	—	36
Zwroty	23	—	35	35
Pożyczki	3.372	13.449	1.519	13.405
Dopłaty	275	14	700	700
Podatki inwestycyjne . .	40	—	40	30
Różne	—	—	—	130

Pozycja „przedsiębiorstwa" nie uległa większym zmianom, Składają się na nią dochody z Miejskich Zakładów Elektrycznych (350 tys. zł) i Zakładu Wodociągów i Kanalizacji (202 tys. zł).

Podatki preliminowano wyżej, niż w latach poprzednich ze względu na rozwój gospodarczy Gdyni. Dotychczasowa polityka fiskalna Zarządu Miasta dała wyniki dobre, płatność podatków przez płatników stoi na zadawalniającym poziomie.

W dochodach nadzwyczajnych dział „pożyczki" składa się z 11 milj. zł na konwersję długów w B. G. K., z 1.200 tys. zł pożyczki na budowę rzeźni i z kilku drobniejszych sum na różne cele inwestycyjne.

Tak w pobieżnym rzucie wygląda nowy budżet miasta. Zatwierdzenie jego zależy od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Bolesław Polkowski.

Arbitraż bawełny w Gdyni

Wzrost importu bawełny w roku 1933, który osiągnął przeszło 77.737 ton i rozwiązanie problemu zabezpieczenia bawełny, składanej w magazynach portowych, co nastąpiło z końcem tegoż roku na skutek uzyskania przez Bank Gospodarstwa Kraj. koncesji na prowadzenie domu składowego publicznego dla celów magazynowania bawełny i wydawania dowodów składowych, stworzyły realne podstawy do dyskusji nad zagadnieniem arbitrażu bawełny w Polsce. Odnośne zamierzenia zainteresowanych sfer gospodarczych doprowadziły do zwołania przez Izbę Przemysłowo - Handlową konferencji na dzień

1 lutego 1934 r., która odbyła się pod przewodnictwem p. Dyrektora Rummla, z udziałem generalnego przedstawiciela na Europę Związku Amerykańskich Załadowców Bawełny p. Franklina Lindsay'a.

Po stwierdzeniu przez p. Lindsay'a, że Gdynia jest już poważnym portem przywozowym dla bawełny, wyraził on pogląd, że niema istotnych przeszkód dla stworzenia arbitrażu w naszym porcie.

Na tej konferencji ustalono również główne zasady, które należało wziąć pod uwagę przy realizowaniu omawianego zagadnienia, odnośnie konstrukcji, kosztów arbitrażu, prawideł proceduralnych, lokalu arbitrażowego i wykonania odnośnych prac przygotowawczych przez zainteresowane Izby Przemysłowo - Handlowe w Gdyni i Łodzi.

Pierwotnie planowane rychłe rozpoczęcie pracy nad statutem i regulaminami arbitrażowemi uległo zwłoce naskutek konieczności uprzedniego zorjentowania się w zagadnieniu, zebrania przepisów zagranicznych instytucyj arbitrażowych, istniejących w Bremie, Hawrze, Rotterdamie i Liverpoolu, oraz ustalenia ilości wydanych opinij gatunkowych i zgłoszeń do arbitrażu w latach ubiegłych, jak wreszcie zapoznanie się z technicznemi wymogami lokalu arbitrażowego. Tych wstępnych prac podjęły się zarówno obie wymienione Izby, jakoteż niektóre przedsiębiorstwa, zainteresowane w handlu bawełny, pracując narazie na własną rękę.

Ponieważ zasadniczym warunkiem prosperowania arbitrażu jest odpowiednia ilość wykwalifikowanych i godnych zaufania klasyfikatorów, rozpoczęła Gdyńska Izba Przemysłowo - Handlowa w lipcu ubiegłego roku starania o przygotowanie klasyfikatorów Polaków. Zdołano dotychczas umieścić na praktykach zagranicznych trzech odpowiednio przygotowanych praktykantów polskich w Hawrze i jednego w Aleksandrji. Dla umożliwienia praktyk zagranicznych stworzono stypendjum, na które złożyły się dotacje Izb Przemysłowo - Handlowych w Gdyni i Łodzi, gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego, oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Wstępem do wspólnej pracy obu zainteresowanych Izb była konferencja delegata Izby Gdyńskiej z przedstawicielami Izby Łódzkiej oraz handlu bawełną i przemysłu włókienniczego, w dniu 12 września 1934 r. Najważniejszym wynikiem konferencji, poza omówieniem stanowiska amerykańskich załadowców i dyskusją nad stroną prawną zagadnienia, formami organizacyjnemi arbitrażu i rozwojem prac przygotowawczych, było: 1) stwierdzenie, że łódzkie sfery przemysłowe, reprezentowane na konferencji przez Prezesa Związku Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem, p. Heyman - Jareckiego, zdecydowane są poprzeć w zupełności starania, zmierzające do utworzenia arbitrażu bawełny — oraz 2) powołanie Komitetu Organizacyjnego, składającego się z przedstawicieli Izb Przemysłowo - Handlowych w Łodzi i Gdyni, Związku Przemysłu Włókienniczego, delegatów gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego i Związku Ekspedytorów Bawełny w Gdyni, jakoteż fachowców w osobach: radcy Izby Łódzkiej p. Krauzego i p. Bobkowicza, właściciela firmy handlującej bawełną na własny rachunek.

Już na posiedzeniu Komitetu w dniu 12 października 1934 roku przedłożony został projekt statutu instytucji arbitrażowej. Na konferencji w dniu 15 października, zwołanej przez Gdyńską Izbę Przemysłowo - Handlową zostały o projekcie tym poinformowane zainteresowane gdyńskie sfery gospodarcze. Dalsze posiedzenia Komitetu odbyły się 16 października i 14 listopada. Następnie do dnia 23 listopada uzgodniły Izba Gdyńska i Bank Gospodarstwa Krajowego swoje postulaty, odnoszące się do projektu statutu, szczególnie w sprawach poddania przyszłej instytucji arbitrażowej nadzorowi zainteresowanych samorządów gospodarczych, siedziby stowarzyszenia, miejsc i sposobu urzędowania Komisyj, zaprzysięgania klasyfikatorów i t. p.

Ostateczne uzgodnienie projektu statutu, przewidującego powołanie do życia „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", nastąpiło na posiedzeniu Komitetu w dniu 19 grudnia 1934 r.

Równocześnie z pracami nad statutem, dotyczącym organizacji Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną, prowadziła t. zw. Podkomisja Techniczna, wyłoniona z Komitetu Organizacyjnego, prace nad „Regulaminem Arbitrażu Gatunkowego dla bawełny", który został przedłożony Komitetowi na konferencji w dniu 7-go marca br.

O dokonanych pracach zostały poinformowane zainteresowane sfery gospodarcze w Łodzi i Gdyni, jakoteż załadowcy amerykańscy.

W dniu 26 marca odbyło się w Łodzi konstytucyjne zebranie „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", a w dniu 9-go kwietnia zebranie, na którem dokonano wyboru władz zarządu i dyrektora.

Przechodząc do omówienia struktury „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", należy uwzględnić szczegóły następujące.

Siedzibą „Zrzeszenia" jest Gdynia, jego celem popieranie rozwoju handlu bawełną pod względem technicznym i gospodarczym, oraz obrona interesów zrzeszonych. Jednym ze środków do osiągnięcia tego celu jest powołanie do życia instytucji arbitrażowej w Gdyni. Członkami zwyczajnymi Zrzeszenia mają zostać osoby fizyczne i prawne, prowa-

dzące samoistny przemysł na terenie polskiego obszaru celnego, które zajmują się zawodowo obiegiem i przerabianiem bawełny, czynnościami ubezpieczenia, przewozu, ekspedycją, przechowywaniem bawełny, czynnościami bankowemi oraz innemi natury handlowej, związanemi z obrotem bawełną.

Osoby, odpowiadające powyższym warunkom, lecz działające poza granicami polskiego obszaru celnego, mogą być jedynie członkami nadzwyczajnymi Zrzeszenia.

W dniu ukonstytuowania się Zrzeszenia zapisało się na członków około 40 osób.

Władzami Zrzeszenia są: Walne Zgromadzenie, Zarząd i Komisja Rewizyjna.

W Zarządzie, który składa się z 13 członków zwyczajnych (5 reprezentantów przędzalników, 2 handlujących bawełną na własny rachunek, 2 ajentów, 1 instytucyj bankowych, 1 domów składowych, 1 ekspedytorów, 1 kontrolerów) i 2 członków nadzw. jest reprezentowana Gdynia przez 1 przedstawiciela handlujących bawełną na własny rachunek (p. Bobkowicz — „Eximport"), 1 przedstawiciela instytucyj bankowych (dyr. Królikowski — Bank Zachodni), 1 przedstawiciela ekspedytorów (delegat Ekspedytorów Bawełny w Gdyni), 1 przedstawiciela domów składowych (dyr. Grabowski — Dom Składowy Publiczny, utrzymywany przez Bank Gospodarstwa Krajowego) i 1 przedstawiciela kontrolerów (p. Tepper — Polskie Towarzystwo Kontroli).

Pan Dyrektor Grabowski jest równocześnie jednym z dwóch wiceprezesów Towarzystwa, Prezesem jest p. Ender Teodor z Łodzi.

Jako organa Zarządu powołane zostały do życia 2 Komisje: Komisja Arbitrażowa i Komisja notowań różnic wartościowych. Zadaniem pierwszej Komisji będzie na początek szczegółowe opracowanie reguł postępowania przy arbitrażowaniu.

Zrzeszenie czerpie swe fundusze z wpisowego, które zostało ustalone na 200,— zł, ze składek członkowskich w wysokości 100,— zł rocznie, oraz z wpływów za arbitraż.

Tegoroczny preliminarz Zrzeszenia zamyka się po stronie wpływów i wydatków kwotą 60.000 zł.

W tem miejscu wypada nadmienić, że Zarząd Zrzeszenia postanowił wspólnie z zainteresowanemi przedsiębiorstwami gdyńskiemi przystąpić do budowy budynku arbitrażowego. Temu celowi służyć ma po części dotacja w wysokości 150.000 zł, o której przyznanie wystąpiło Zrzeszenie do Związku Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem.

Na specjalne podkreślenie zasługuje poddanie Zrzeszenia nadzorowi Izb Przemysłowo-Handlowych w Łodzi i Gdyni, którym dla umożliwienia stałego wglądu w prace Zrzeszenia, przysługuje prawo wyznaczania do Zarządu Zrzeszenia po jednym delegacie. Delegaci Izb występują na Walnem Zgromadzeniu, na Zarządzie i w Komisjach wprawdzie tylko z głosem doradczym, jednakże przysługuje im prawo zawieszania uchwał Zarządu i Walnego Zgromadzenia na przeciąg dni 14-tu. W tym czasie mogą Izby postanowić utrzymanie w mocy zawieszenia uchwał lub też cofnąć zawieszenie. Brak w powyższym terminie zgodnych decyzyj obu Izb uważa się za cofnięcie zawieszenia. Od decyzji Izb przysługuje Zrzeszeniu odwołanie się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Izbom przysługuje prawo żądania od Zarządu zwołania Walnego Zgromadzenia, a ponadto sprawują Izby nadzór nad majątkiem Zrzeszenia w razie jego likwidacji.

Obecnie przychodzi kolej na scharakteryzowanie systemu, według którego ma działać arbitraż bawełny w Gdyni.

Arbitraż gdyński będzie, w odróżnieniu do arbitrażu bremeńskiego, arbitrażem jednostopniowym, od którego przysługiwać będzie prawo odwołania. Instancja odwoławcza, t. zw. apeal, znajdować się będzie narazie zagranicą. Odnośnie wyboru miejsca nie zapadła jeszcze decyzja. Sprawa winna być uzgodniona z załadowcami bawełny w Ameryce, jako głównymi naszymi dostawcami tego surowca. Najprawdopodobniej będzie tu chodziło o wybór między Bremą a Hawrem.

Jeżeli chodzi o system arbitrażowania, to mając do wyboru między systemami, stosowanemi w Liverpoolu, Hawrze lub Bremie, przyszedł Komitet Organizacyjny do przekonania, że najbardziej odpowiedni dla naszych warunków jest system następujący:

Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, jako organizacja, reprezentująca wszystkie sfery w handlu tym biorące udział pośrednio i bezpośrednio, zaangażuje jednego (lub ewent. 2) wykwalifikowanego, posiadającego dostateczną praktykę klasyfikatora, który w tym charakterze pracować będzie w Gdyni, w utrzymywanej przez Zrzeszenie Izbie Arbitrażowej, jako stały urzędnik Zrzeszenia. Wymieniony klasyfikator występować będzie jako arbiter polskiego odbiorcy bawełny w sporach powstających pomiędzy odbiorcą i dostawcą. W charakterze arbitra dostawcy bawełny (w pierwszym rzędzie amerykańskiego) występować będzie klasyfikator i rzeczoznawca, wyznaczony przez Związek Załadowców. Obydwaj klasyfikatorzy - arbitrzy powoływani będą przez Izbę Arbitrażową do rozstrzygania poszczególnych sporów powstałych na tle jakości dostarczonej bawełny. W wypadku niedojścia do porozumienia będą oni mogli powołać superarbitra z listy osób w tym celu ustanowionej przez Zrzeszenie. Klasyfikator Zrzeszenia zostanie zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni. Niezależnie od tego ostatniego Zrzeszenie dopuścić może do wykonywania funk-

cyj arbitra innych klasyfikatorów, już pracujących na terenie Gdyni dla firm ekspedycyjnych, względnie takich, którzy w Gdyni się osiedlą i którzy również zostaną ewentualnie zaprzysiężeni. W ten sposób strona występująca o dokonanie arbitrażu będzie mogła wybrać na swego arbitra, albo klasyfikatora Zrzeszenia, albo też jednego z wspomnianych wyżej innych klasyfikatorów.

Powyższy system jest uzasadniony z następujących względów:

1) System ten uczyni zadość wymaganiom Związku Załadowców Amerykańskich, którym bardziej odpowiada organizacja arbitrażu w Liverpoolu lub w Hawrze, gdzie bawełnę arbitruje nie jeden, lecz 2 arbitrów, występujących z ramienia każdej z zainteresowanych stron. W Bremie natomiast arbitraż przeprowadza jeden (względnie 2) klasyfikator, który jakgdyby orzeka samodzielnie, występując jako urzędnik giełdy, która w pierwszej instancji nie dopuszcza do wspólnego orzekania z arbitrem strony przeciwnej. Arbitraż gdyński dopuszcza klasyfikatora dostawcy do wspólnego orzekania z arbitrem odbiorcy.

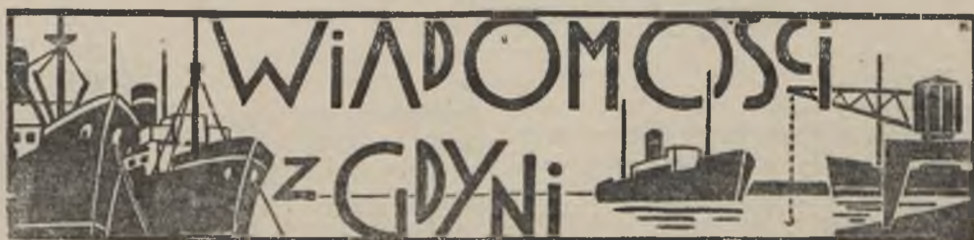
2) Wobec tego jednak, że dopuszczenie do arbitrowania na rzecz odbiorcy jedynie klasyfikatora utrzymywanego przez Zrzeszenie: a) ujemnie wpłynąć mogłoby na jego pracę (wyłączność), b) uniemożliwiłoby dostęp do pracy arbitrażowej ewentualnie innym klasyfikatorom w Gdyni, co nie idzie po linji interesów rozwoju rynku gdyńskiego dla bawełny, c) zmusiłoby wszystkich odbiorców do korzystania tylko z usług jednego arbitra, dopuszczeni będą do pracy w charakterze arbitrów również inni zawodowi klasyfikatorzy.

3) Gdyby arbiter dostawcy bawełny nie mógł dojść do porozumienia z arbitrem odbiorcy, mogą obaj arbitrzy wybrać na superarbitra klasyfikatora Zrzeszenia, o ile ten ostatni nie był w danym wypadku klasyfikatorem.

4) Lista superarbitrów obejmować będzie poza zawodowymi klasyfikatorami inne osoby, które Zrzeszenie uzna za posiadające dostateczne kwalifikacje do występowania w tym charakterze.

Przepisy postępowania arbitrażowego skonstruowano w ten sposób, by utrzymana została przed arbitrami tajemnica, co do tego, czyja bawełna jest arbitrowana (jak to się dzieje w Hawrze lub Bremie).

Na zakończenie nadmienić jeszcze wypada, że Zarząd Zrzeszenia postanowił dążyć do uruchomienia arbitrażu bawełny w Gdyni w listopadzie bieżącego roku.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w marcu br. nienotowaną dotychczas rekordową liczbę obrotów, wyrażającą się *704.683,9 t.* wobec 483.455,3 t. w lutym br., oraz ostatniego rekordowego obrotu w listopadzie 1934 r. — *685.348,9 t.* (ogólny obrót tow. — *703.777,9 t.)*

Pierwszy kwartał br. (obroty zamorskie — 1.784.756,2 t.) w porównaniu z tym kwartałem ub. r. (obr. zam. — 1.560.586,9 t.) wykazał już wzrost 14,3%.

Na uzyskanie tak poważnych rezultatów złożył się przywóz zamor. — 138.588,6 t. oraz wywóz zamor. — 566.094,9 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (138.588,6 t.) jest rekordowym w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego. Dotychczas najpoważniejszy przywóz zamorski miał miejsce w październiku 1933 r. (101.251,3 t.) Przywóz ten spowodowany został naówczas okresem wzmożonego wykorzystywania niższych stawek celnych przed wejściem w życie w dn. 11. 10. 1933 r., nowej taryfy celnej. Tembardziej zasługuje na podkreślenie uzyskanie tak poważnej liczby importu w marcu rb. W porównaniu z importem w ub. mies. lutym rb. (71.902,5 t.) oraz mies. marcu 1934 r. (69.532,2 t.) przywóz w miesiącu sprawozdawczym wykazuje ok. 100% wzrost (por. marzec ub. r.)

Ilustracją przywozu będzie poniższe zestawienie porównawcze z przywozem w marcu ub. r.:

Przywóz w marcu (tony):

	1935 r.	*1934 r.*
Ryż sur.	12.969	7.521
owoce świeże	10.943	2.258
„ suszone	850	724
orzechy i migdały	140	37
korzenie	255	56
kawa, kakao i herbata	1.980	895
tytoń	329	276

Przywóz w marcu w tonach	1935 r.	1934 r.
napoje alkoholowe	5	4
śledzie	2.622	1.900
fosforyty	16.158	3.048
żużle Thomasa	13.135	4.321
sadze	49	38
tłuszcze zwierz. sur.	790	1.330
skóry	2.803	2.375
nasiona oleiste różne	3.551	6.269
oleje i smary	44	118
żywica	522	437
kauczuk	222	712
wyroby gumowe	136	14
tłuszcze i oleje rośl.	379	488
asfalt	3	—
garbniki	1.397	1.102
farby	8	18
rudy różne	4.585	2
piryty	6.275	—
złom żelazny	39.478	18.214
miedź	621	672
cyna	43	4
metale różne	49	472
wyroby żelazne i metal.	371	90
maszyny. apar. i części	164	170
samochody i motocykle	39	50
szmaty	632	484
celuloza	692	546
papa. tektura i papier	2.064	788
bawełna i odpadki	6.427	8.237
juta	847	1.116
len, konopie, sizal itd.	936	130
wełna i odpadki	1.779	2.724
różne	4.295	1.892
Razem	138.589	69.532

Analizując bliżej wzrost importu w marcu rb. w porównaniu z ub. mies. lutym przekonamy się, iż wywołany został pozycjami towarowemi: ryżu — 12.969 t. (ub. mies. luty — 15 t.), kawy, kakao i herbaty — 1.980 t. (746 t.), fosforytów — 16.158 t. (w lutym brak), rud różnych — 4.585 t. (w lutym brak), pirytów — 6.275 t. (w lutym brak), złomu żel. — 39.478 t. (22.754 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 371 t. (114 t.), szmat — 632 t. (458 t.), celulozy — 692 t. (354 t.), bawełny i odpadków — 6.427 t. (4.296 t.), oraz lnu, konopi i sizalu — 936 t. (132 t.) — Szereg natomiast pozostałych poważniejszych pozycyj wykazał spadek: owoce świeże — 10.943 t. (17.862 t.), tytoń — 329 t. (1.019 t.), śledzie — 2.622 t. (3.072 t.). nasiona oleiste różne — 3.551 t. (5.851 t.), oraz wełna i odpadki — 1.779 t. (2.281 t.)

Poza złomem, niemałą rolę odegrała tu grupa artykułów sezonowych, jak ryż oraz związane z siewami wiosennemi fosforyty i żużle Thomasa. Z hutnictwem również związany jest import rud różnych, pirytów natomiast z fabrykami kwasu siarkowego.

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym — (566.094,9 t.) w porównaniu z ubiegłym mies. lutym br. (411.552,8 t.), oraz marcem 1934 r. (510.885,3 t.), aczkolwiek nie rekordowy wykazuje również ok. 11% wzrost (por. marzec ub. r.)

Szczegółowo ilustruje wzrost wywozu zestawienie porównawcze wywozu w marcu rb. oraz 1934 r.:

Wywóz w marcu (tony):

	1935 r.	*1934 r.*
Ryż	254	26
mąka ryżowa i pastewna	810	679
cukier	15.131	2.497
napoje alkoholowe	65	11
sól	—	140
bekony	1.479	2.718
wędliny	276	245
ptactwo bite	87	151
masło	2	—
jaja	694	540
słód	2.075	—
makuchy	533	980
cement	300	600
drzewo tarte	5.890	12.573
bale i słupy	1.261	—
wyr. z drzewa	170	538
dykty i forniery	1.271	550
meble gięte	318	142
węgiel eksportowy	465.431	447.561
„ bunkrowy	26.555	14.375
koks	12.390	7.040
nawozy azotowe	1.929	2.047
sól potasowa	1.835	—
soda	399	694
salmiak	6	72
karbid	253	54
biel cynkowa	284	264
szyny kolejowe	5.913	7.449
metale różne	12	7
rury żeliwne	508	297
wyroby żel. i metal.	2.723	2.296
żelazo sur. i handl.	6.960	92
materjały naw. kolejowej	106	—*)
cynk	1.423	594
blacha cynkowa	741	274
ruda manganowa	—	2.488
celuloza	513	212
papa. tektura i papier	1.308	624
bawełna i odpadki	125	64
materjały i wyr. włók.	453	562
różne	5.612	1.429
Razem	566.095	510.885

Wzrost wywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołany został przedewszystkiem grupą wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy — 465.431 t. (w lutym br. 338.889 t.). węgiel bunkrowy — 26.555 t. (24.975 t.) i koks — 12.390 t. (4.475 t.) Poza tą grupą wykazały wzrost pozycje: ryżu — 254 t. (w lutym brak), cukru — 15.131 t. (5.770 t.), jaj — 694 t. (125 t.), słodu — 2.075 t. (1.418 t.), drzewa tartego — 5.890 t. (3.157 t.), soli potasowej — 1.835 t. (265 t.), karbidu — 253 t. (111 t.), bieli cynkowej — 284 t. (108 t.),

*) W 1934 r. — w poz. wyrobów żel. i metal.

szyn kolejowych — 3.913 t. (4.632 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 2.723 (784 t.), żelaza sur. i handl. — 6.960 t. (2.135 t.), blachy cynkowej — 741 t. (247 t.), papy, tektury i papieru — 1.308 t. (1.096 t.), oraz dykt i fornierów — 1.271 t. (879 t.)

Z pozostałych poważniejszych pozycyj wykazały spadek: mąka ryżowa i pastewna — 810 t. (w lutym r. b. — 2.340 t.), makuchy — 333 t. (1.697 t.), nawozy azotowe — 1.929 t. (7.327 t.), oraz cynk — 1.423 t. (1.902 t.)

Należy podkreślić tu stałe tempo wzrostu eksportu cenniejszych produktów polskiego hutnictwa i pokrewnych mu przemysłów metalowych, jak szyn kolejowych, żelaza surowego i handlowego, oraz wyrobów żelaznych i metalowych. Łączy to się ze wzrostem ekspansji naszej przedewszystkiem na rynki Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Nie mniejszą rolę odgrywa tu również eksport produktów drzewnych szczególniej dykt i mebli giętych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym ilustruje poniższe zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	n. r. t.	ilość	n. r. t.
Polska	37	39.634	38	40.172
W. M. Gdańsk	3	1.714	2	776
Anglja	26	53.296	22	44.942
Danja	63	39.424	69	44.286
Estonja	9	4.316	7	5.225
Finlandja	13	20.020	11	16.319
Francja	1	813	1	1.333
Grecja	8	23.899	8	23.420
Holandja	8	2.793	7	2.667
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	4	6.045	3	4.740
Niemcy	81	48.989	74	43.080
Norwegja	36	23.910	32	21.940
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.363	9	28.363
Szwecja	105	80.291	101	77.018
Włochy	10	25.459	10	28.004
Rumunja	2	4.820	2	4.820
Węgry	1	2.737	1	2.737
Z. S. R. R.	4	3.171	4	3.171
Razem	421	412.286	402	393.645

Przyczem średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu wyniósł 979,2 n. r. t., średnia ilość statków, przebywających w porcie: 58, oraz średni postój, statków: 54,2 godz.

Kolejność bander w mies. marcu rb. ukształtowała się następująco: 1-e miejsce — bandera szwedzka, 2-e — angielska, 3-e — niemiecka, 4-e — duńska, 5-e — polska, 6-e — amerykańska (U. S. A.), 7-e — włoska, 8-e — grecka, 9-e — norweska, 10-e — finlandzka itd. wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie dla Polski z 3-go miejsca (w lutym) na 5-e (w marcu), Niemiec z 2-go miejsca (w lutym) na 3-e (w marcu) na korzyść bandery angielskiej, która z 4-go miejsca (w lutym) przesunęła się obecnie na 2-gie. Bandera polska po raz 1-szy w porcie gdyńskim pozwoliła się tak poważnie zdystansować przez szereg obcych bander.

Wśród bander wysuwających się na 1-sze miejsce prym wiedzie bandera angielska, która już po raz wtóry zajmuje 2-gie miejsce — (poprzedni raz w grudniu 1934 r.) w porcie gdyńskim.

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 176 osób wobec 132 osób, w lutym rb. Wyjechało zaś 297 osób, wobec 136 osób w lutym rb. Przyjechało w tem w miesiącu sprawozdawczym: 29 osób — z Anglji, 13 — Danji, 12 — Holandji, 1 — Belgji, 9 — Finlandji, 95 — ze Stanów Zjednoczonych Am. P., 1 — Argentyny, oraz 14 — ze Szwecji. Wyjechało zaś: 91 osób — do Anglji, 1 — do Danji, 1 — do Estonji, oraz 204 osób — do Stanów Zjedn. Am. P.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w I-ym kwartale 1935 r. przedstawia się następująco:

W I kwartale Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę* 54, z tego w styczniu — 6, w lutym — 2, w marcu 46, gdy w IV kwartale roku ubiegłego zezwoleń wydano 131, a w I-ym kwartale r. 1934 — 61.

Rozpoczęto budynków w I kwartale rb. 63, gdy w IV kwartale r. ub. rozpoczęto 89, a w I kwartale 1934 r. — 33.

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**7**	**5**	**23**	**35**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	1	4	5
murowanych	4	4	16	24
przemysłowych:				
drewnianych	2	—	—	2
murowanych	1	—	3	4
Kubatura w m³	**11.148**	**8.431**	**80.866**	**100.445**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	397	6.800	7.197
murowanych	10.714	8.034	69.356	88.104
przemysłowych:				
drewnianych	354	—	—	354
murowanych	80	—	4.710	4.790
Koszt budowy w 1000 zł.	**313**	**218**	**2.777**	**3.308**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych	—	6	190	196
murowanych	307	212	2.503	3.022
przemysłowych:				
drewnianych	5	—	—	5
murowanych	1	—	84	85

Budynki rozpoczęte w I kwartale wynosić mają 106 tysięcy m³, gdy w kwartale poprzednim, t. j. IV roku 1934 wynosić miały 104 tysiące m³, a w I kwartale r. 1934 — 73 tysiące m³. Z tego porównania widzimy wyraźny wzrost.

Koszty budowy wszystkich budynków, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosić mają 3.358 tysięcy złotych, gdy koszty budowy budynków rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosić miały 2.907 tysięcy złotych, a w I-ym kwartale 1934 r. — 1.159 tysięcy złotych.

Badając bardziej szczegółowo sytuację budynków rozpoczętych, otrzymamy tablicę, jak poniżej:

Budynki prowizoryczne

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**6**	**1**	**21**	**28**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	6	1	8	15
murowanych . .	—	—	10	10
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	1	1
murowanych . .	—	—	2	2
Kubatura w m³	**1.120**	**62**	**3.991**	**5.173**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	1.120	62	1.612	2.794
murowanych . .	—	—	1.972	1.972
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	170	170
murowanych . .	—	—	237	237
Koszt budowy w 1000 zł.	**15**	**1**	**34**	**50**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	15	1	20	36
murowanych . .	—	—	10	10
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	—	2	2
murowanych . .	—	—	2	2

Zakończono budynków w I kwartale ogółem 43, gdy w IV kwartale r. ub. zakończono 83, a w I kwartale 1934 r. — 58.

Kubatura budynków zakończonych w I. kwartale rb. wynosi 62 tysiące m³, gdy kubatura budynków zakończonych w IV kwartale r. ub. wynosiła 79 tysięcy m³, a w I kwartale r. 1934 — 39 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w I kwartale rb. wynosi ogółem 2.084 tysięcy złotych, gdy w IV kwartale r. ub. wynosił 2.277 tysięcy złotych, a w I kwartale r. 1934 — 697 tysięcy złotych.

Sytuację wykończonych budynków w I. kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

	I	II	III	Ogółem
Liczba budynków ogółem	**4**	**7**	**27**	**38**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	1	1
murowanych . .	4	2	23	29
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	3	—	3
murowanych . .	—	2	3	5
Kubatura w m³	**22.094**	**1.168**	**37.642**	**60.904**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	274	274
murowanych . .	22.094	306	32.398	54.798
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	502	—	502
murowanych . .	—	360	4.970	5.330
Koszt budowy w 1000 zł.	**800**	**12**	**1.260**	**2.072**
w tem: mieszkalnych:				
drewnianych . .	—	—	8	8
murowanych . .	800	3	1.170	1.973
przemysłowych:				
drewnianych . .	—	6	—	6
murowanych . .	—	3	82	85

Budynków prowizorycznych zakończono ogółem 5, wszystkie w miesiącu lutym, wszystkie są mieszkalne, drewniane. Kubatura ich wynosi 784 m³, koszt budowy 12 tysięcy zł.

Ogółem oddano do użytku 107 mieszkań o 378 izbach mieszkalnych i 234 izbach niemieszkalnych.

NOWA LINJA GDYNIA — HISZPANJA.

Linja „Italo—Somala“, statki której utrzymywały linję regularną pomiędzy portami Italji i Polski, otworzyła nową linję pomiędzy Gdynią a portami Hiszpanji — Barceloną a Valencją — specjalnie dostosowaną do przewozu jaj.

Agenturę posiada firma Rummel i Burton, Gdynia. Pierwszy statek ma odejść z Gdyni do Hiszpanji ok. 20 kwietnia.

PRZEŁADUNEK DRZEWA NA NOWYCH PLACACH FIRMY „PAGED“.

Dnia 9 kwietnia br. f-ma „Paged“ rozpoczęła po raz pierwszy przeładunek drzewa na specjalnie do tego celu urządzonych placach i nabrzeżu w kanale przemysłowym. Od strony Oksywia przeładunek ten odbywa się przez drewniany pomost Nr. 2 na statek szwedzki „Kisa“, który zabrał około 650 standartów drzewa.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU.

W dniu 29 marca b. r. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Wład. Gieysztora.

Szczegółowe sprawozdanie o działalności R. I. P. zdał pan prezes konsul generalny inż. Napoleon Korzon, który podkreślił, że r. 1934 był rokiem szczególnie czynnym dla organizacji.

Analizując poszczególne dziedziny ramowych prac R. I. P. wykazał, jak pod wpływem działalności R. I. P. rozwijały się korzystnie zagadnienia celne, pocztowo-telegraficzne, kolejowe, podatkowe i inne w naszym porcie. Szczególnie podkreślił p. prezes, że jeden z propagandowych punktów, jaki sobie R. I. P. przy swojem powstawaniu postawiła, — uzyskanie zwolnień od opłat stemplowych przeładunku portowego w Gdyni — został w 1934 r. osiągnięty, stwarzając dla pracy w naszym porcie nowy etap, gdyż niewspółmiernie wysokie opłaty stemplowe w znacznym stopniu utrudniały rozwój przeładunku drobnicy przez nasz port.

Analizując poszczególne fazy programowej działalności R. I. P., prezes Korzon podziękował członkom Zarządu oraz dyrektorowi jak i kierownikom zrzeszonym organizacyj za wydatną współpracę z nim.

Następnie zdawał dyrektor R. I. P., Dr Kasprowicz, sprawozdanie z administracji funduszem społeczno-propagandowym.

Członkowie komisji rewizyjnej złożyli sprawozdanie ze zbadanej gospodarki budżetem administracyjnym jako i funduszem społeczno-propagandowym, wnosząc o absolutorjum dla Zarządu.

Na zakończenie zebrania p. dyr. Gieysztor przemówił w imieniu wszystkich zrzeszonych do p. konsula generalnego inż. Napoleona Korzóna, dziękując mu za pełną poświęcenia pracę dla dobra portu i żeglugi polskiej w okresie piastowania przez niego stanowiska prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej. Na wniosek przedstawicieli Związku Armatorów Polskich uchwalono jednogłośnie następującą rezolucję:

„Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu dziękuje p. inż. Napoleonowi Korzónowi za godne reprezentowanie sfer żeglugowo-portowych w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na stanowisku pierwszego prezesa tejże Izby w latach 1931—1935. Okres ten, na który przypadała rozbudowa portu gdyńskiego, przekształcenie się go z portu przeładunkowego na handlowy, silny rozwój miasta Gdyni, polskiej marynarki handlowej oraz handlu morskiego — wymagał dużego poświęcenia, intensywnej pracy, rozumnej zabiegliwości, a przedewszystkiem twórczej inicjatywy i gruntownych znajomości fachowej. Wszystkim tym zadaniom sprostał p. inż. Napoleon Korzon i zaskarbił sobie przez to szczerą i serdeczną wdzięczność sfer zainteresowanych, zorganizowanych w Radzie Interesantów Portu, czemu dają wyraz w niniejszej uchwale".

W wyborach władz na rok 1935 wybrano jednogłośnie na prezesa p. inż. Napoleona Korzona, na pierwszego wiceprezesa p. Feliksa Kollata, na drugiego wiceprezesa p. Lucjana Byczkowskiego, na członków Zarządu pp. Jasińskiego, Cienciałę, Dr Darskiego, Gieysztora, inż. Rawicz-Szczerbo, Hordyńskiego, Jakubowicza, Zielińskiego, prezesa Tora, Pistla, Królikowskiego i Hildta. — Na członków komisji rewizyjnej wybrano pp. inż. Rostkowskiego i inż. Perutza, na zastępcę p. Sotkowskiego.

ROCZNE WALNE ZEBRANIE TOWARZYSTWA KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GDYNI.

Podczas odbytego ostatnio rocznego walnego zebrania Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni uchwalono zmienić nazwę Towarzystwa na „Korporacja Kupiecka". Na temże zebraniu odbyły się wybory nowego Zarządu Korporacji. W skład jego weszli: Dr Władysław Smoleń — prezes, pp. Wojciech Mikołajczyk — I wiceprezes, Michał Królikowski — II wiceprezes, Stanisław Latosiński — sekretarz, Wojciech Buchholz — skarbnik. Ławnikami zostali pp. Franciszek Grzegowski, Jerzy Hildt, Józef Jereczek, Stanisław Rodkiewicz, Kazimierz Turzyński i Józef Skwierz — f-a Bałtyk. Ławnikami z nominacji Prezesa zostali pp. Tadeusz Kostyal i Czesław Nowacki.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH.

W dniu 28 marca odbyło się roczne walne zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Jasińskiego.

Po sprawozdaniu przez prezesa Zarządu, p. dyr. Cienciałę, z działalności za rok 1934 wybrano wszystkie władze w tym samym składzie, mianowicie: pp. Andrzej Cienciała — prezes, Lars Ustrud Svendsen — wiceprezes, Witold Jasiński i Czesław Raczewski — członkowie zarządu, Bastian i Hazell — kandydaci do zarządu, Jerzy Finowicki i Paweł Kosznik — członkowie komisji rewizyjnej.

WIADOMOŚCI MORSKIE

SYTUACJA JAPOŃSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ W R. 1934.

Rok 1934 był naogół korzystnym dla japońskiej żeglugi morskiej. Flota unieruchomiona zmniejszyła się ze 130 tys. ton na początku roku do 20 tys. ton ku jego końcowi. Odnowienie floty, przy poparciu z funduszów państwowych szło równolegle, wobec czego tonaż ogólny prawie się nie zmniejszył. Flota japońska liczy obecnie 1.949 statków morskich o tonażu ogólnym 4.072.700 ton rej. brutto.

W dalekiej żegludze nastąpiło jednakże zmniejszenie tonażu z 1.600 tys. ton w r. 1933 na 1.440 tys. ton w r. 1934. Kryje ono za sobą jeszcze większe zmniejszenie tonażu wielkich trampów, których tonaż wynosił na 1 lipca 1934 — 940 tys. ton. czyli o całe 500 tys. ton mniej niż z początkiem 1933 roku. Stąd widać jak silnie musiały w tymże czasie rozwinąć się dalekie *linjowe* połączenia pod japońską banderą.

Japonja dąży do modernizacji swej floty przy równoczesnej rozbudowie własnych połączeń linjowych, niezbędnych dla jej ekspansji ekonomicznej. Przy obecnej sytuacji trampingowej nie opłaca się inwestować kapitałów. Stąd cofanie się z trampingu i rozległa akcja frachtowania dla trampingu obcego tonażu, przeważnie greckiego, z zastosowaniem starych statków i tanich japońskich załóg.

Rozwojowi japońskiej marynarki handlowej w ubiegłym roku sprzyjały jeszcze skutki dewaluacji yena oraz korzystnie zawarte umowy kompensacyjne, a w pierwszym rzędzie umowa z Indjami, zapewniająca przewozy indyjskiej bawełny za tkaniny, z ważnością układu do marca 1937 roku. Stawki na linje Indje — Japonja już zwyżkowały o 11% na samym przewozie bawełny.

Dwa główne towarzystwa japońskie: Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen po trzech i pół latach deficytowych wypłaciły ostatnio 3 i 5% dywidendy. — Zbyteczne podkreślać, że Japonja jest obecnie krajem szeroko zakrojonych i systematycznie przeprowadzanych subwencyj dla marynarki handlowej.

SCRAP AND BUILD SCHEME JUŻ DZIAŁA W ANGLJI.

18 marca wszedł w życie angielski schemat rozbiórki starych i budowy nowych okrętów (scrap an build scheme). Oto pokrótce jego treść:

Kwota 10 miljonów Ł stoi do dyspozycji skarbu państwa, który może przyznawać zaliczki angielskim armatorom na budowę nowych statków, lub na modernizację starych. Nowe statki winny być tegoż typu co oddawane na rozbiórkę, to znaczy mają być zwykłemi statkami towarowemi. Za każdą nową tonę zbudowaną dwie tony winno się oddać na rozbiórkę; w razie modernizacji statku proporcja ma być — 1 : 1.

Plan ten będzie miał zastosowanie w ciągu dwu lat. Board of Trade będzie czuwać nad dobrem wykonywaniem „schematu", w porozumieniu ze skarbem państwa. Zaliczki będą wypłacane tylko po korzystnem zaopinjowaniu Ships Replacement Committee. Skład tego „komitetu zastąpienia starych statków nowemi" został niezwłocznie ogłoszony.

SUBWENCJE DLA 2 BAŁTYCKICH LINIJ W SZWECJI.

Svenska Amerika Linie ubiega się dla swej bałtyckiej linji (porty wschodnio - szwedzkie Gdynia — Kłajpeda) na okres 1. IV. 1935 — 31. III. 1936 o subwencję szwedzkiego rządu w wysokości 30.000 koron.

Towarzystwo Svea miało na linji Stockholm — Ryga w ciągu ostatniego pięciolecia straty łączne w wysokości 138.000 koron, mimo pobierania pewnych subwencyj dla tej linji. W r. 1935 towarzystwo projektuje wykonanie 30 podróży z minimalnem poparciem w wysokości 900 koron za każdą podróż.

AKCJA W KIERUNKU OBNIŻENIA CEN BILETÓW ZA PRZEWÓZ PRZEZ ATLANTYK.

Przed przejęciem dwu statków Red Star Line przez armatora A. Bernsteina z Hamburga, jako ewentualny nabywca ich występował angielski major Frank Bustard, który wysunął hasło tanich przewozów przez ocean. Wobec opozycji skarbu brytyjskiego wniosek możliwego nabywcy upadł, ideami jego jednakże gorliwie się zajęła obecnie prasa południowo - amerykańska, zwłaszcza argentyńska. W myśl propagatorów projektu należałoby oddzielić na statkach transoceanicznych koszta wyżywienia od kosztów przewozu. Obecne przewozy są jakby obliczone specjalnie na smakoszów, płacących podróż

przeważnie nie z własnej kieszeni. Zbytki, do których ogół nie jest przyzwyczajony, musi pokrywać przeciętny pasażer. Tem się w dużej mierze tłumaczy zanik ruchu pasażerskiego w kierunku Europy, gdyż podróż staje się dostępną tylko dla wybranych. Cenę biletu w razie oddzielenia jej od ceny wyżywienia można, jak sądzą propagatorowie projektu, zniżyć z 75 Ł do 20 Ł. a nawet dla 3-ej klasy do 15 Ł.

URUCHOMIENIE LINJI LUBEKA — GDAŃSK — KŁAJPEDA — LIPAWA.

W kwietniu Ipoen Linie Reederei A. G. w Lubece uruchomiła regularną linję z Lubeki do Gdańska, Kłajpedy i Lipawy.

PODNIESIENIE LINJI ŁADUNKOWEJ WYWOŁAŁO ZNACZNE ZWIĘKSZENIE ILOŚCI CAŁKOWITYCH ZAGINIĘĆ OKRĘTÓW.

Dopiero od dwóch zim działają nowe, pozwalające na większe załadowanie okrętów „load line regulations". a zwiększenie odsetku awaryj z pełną utratą okrętów wyraźnie w tym czasie już się zaznaczyło. Angielska Mercantile Marine Service Association po zbadaniu tej sprawy uznała, że przyczyną zwiększonej ilości poważnych awaryj i zatonięć statków są:

1) zmniejszenie wysokości wolnej burty, 2) niewystarczająca moc i niewystarczająca pewność zamknięć luk ładunkowych i 3) stosowanie dotychczasowego typu instalacji do mechanicznego sterowania, która od czasu zmniejszenia przepisowej wolnej burty nie odpowiada wymogom pewności i bezpieczeństwa.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ PRZEDSTAWIANIA MANIFESTÓW ZAGRANICZNYCH URZĘDOWI CELNEMU PRZY ZGŁASZANIU STATKÓW.

Urząd Celny przypomina, że według art. 92 p. 1 prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 84. poz. 610) kapitan statku, wzgl. pośrednik okrętowy winien przedstawić Urzędowi celnemu przy zgłoszeniu statku — manifest wystawiony zagranicą, obejmujący wszystkie towary znajdujące się na statku.

Z uwagi zatem na powyższe postanowienie, Urząd celny zawiadamia, że będzie wymagał począwszy od dnia 1 maja br. przedstawienia manifestów zagranicznych przy zgłaszaniu statków i żadnych ulg w tym względzie, ani ustępstw od przepisów nie będzie czynił z uwagi na wyraźne wymagania przepisów celnych.

PRZEPISY DEWIZOWE I KOMPENSACYJNE W NIEMCZECH.

Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung rozesłała 14 marca okólnik Nr. 20/35 do urzędów nadzoru, w którym podkreśla ważność eksportu, jako środka dostarczenia dewiz na opłacenie importu, oraz zaleca uwzględnianie przed wszystkiemi innemi wniosków o import takich towarów, które po przeróbce mogą zostać wywiezione. Dotyczy to zarówno przydziałów efektywnych dewiz, jak i zezwoleń na interesy clearingowe i kompensacyjne. Przy udzieleniu zezwolenia należy zastrzec się, że przydzielone kwoty mogą służyć tylko na zapłatę takich surowców, które maią być przerobione na towar eksportowy. Ażeby nie przeszkodzić dojściu do skutku takich interesów z tego powodu, że kontyngent dewizowy, jaki otrzymał odnośny urząd nadzoru w danym miesiącu, jest wyczerpany, poleca Reichsstelle, by wnioski innych importerów były załatwiane dopiero wówczas, kiedy się okaże, że wszelkie podania o przywóz na cele wywozowe, zostały uwzględnione. Gdyby mimo to kontyngent dewizowy się wyczerpał, należy wnioskodawcę zawiadomić kiedy i jak dalece może być jego wniosek uwzględniony w najbliższym miesiącu.

Pozatem podkreślić trzeba zaostrzenie przepisów niemieckich w zakresie prywatnych transakcyj kompensacyjnych. Mianowicie, Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung wydała okólnik z 13 marca rb. Nr. 32/35 zwracający uwagę urzędów dewizowych na to, iż przy ocenie wniosków o zezwolenie na prywatne interesy rozrachunkowe, należy zwracać szczególną uwagę na wzmożenie dopływu dewiz do Reichsbanku. W przyszłości należy przy imporcie towarów, nie przedstawiających szczególnego interesu gospodarczego, badać, czy dojście do skutku wywozu jest w danym wypadku istotnie zależne od dopuszczenia importu i czy przez zezwolenie na przerachunek nie odpadnie dopływ dewiz, na który Reichsbank może liczyć. W tym ostatnim wypadku wnioskowi należy odmówić. Tak samo odmówić należy, jeżeli interesy wywozowe nie dadzą się jeszcze szczegółowo oznaczyć, a wniosek przytacza tylko przewidywany wywóz jakiejś firmy do pewnego kraju w pewnym oznaczonym czasie. P. I. E.

OGRANICZENIA DEWIZOWE W BELGJI

W dn. 18 marca r. b. zostało ogłoszone i wprowadzone w życie: 1) rozporządzenie królewskie w sprawie przywozu, wywozu i tranzytu dewiz, towarów, złota i srebra, oraz 2) w sprawie utworzenia instytucji Centrali Dewiz.

W myśl zarządzenia król. wszelkie operacje dewizami (art. 1) zagranicznemi i w ogólności wszelkie płatności między Unją Belgijsko - Luksemburską a zagranicą zostają poddane kontroli urzędu Centrali Dewiz. Zabrania się kupować (art. 2) dewiz zagranicznych w obrotach gotówkowych i terminowych, z wyjątkiem dewiz na pokrycie płatności towarów importowanych efektywnie na terytorjum Unji Belgijsko - Luksemburskiej i na regulowanie kosztów frachtu, transportu i ubezpieczenia. Wszelkie inne zakupy wymagają uprzedniego pozwolenia Centrali Dewiz.

Handel dewizami (art. 3) może być dokonywany tylko przez Belgijski Bank Narodowy, przez Centralę Dewiz i upoważnione przez nią instytucje, które mogą sprzedawać (art. 4) dewizy tylko na cele omówione w art. 2. Operacje terminowe są dozwolone tylko na towary, które będą efektywnie importowane do Unji w okresie najwyżej 3-miesięcznym. Wnioski o uzyskanie dewiz muszą być sporządzone w formie listu, podpisanego przez stronę zainteresowaną i potwierdzone oryginalnemi dokumentami handlowemi.

Instytucje uprawnione do przeprowadzenia operacyj dewizowych (art. 5) przez Centralę zmuszą prowadzić ścisłą kontrolę.

Zabroniony jest wywóz (art. 6) poza terytorjum Unji wszelkich efektów, kuponów i gotówki, których równowartość nie napływa do Unji w belgach lub dewizach zagranicznych. Przywóz i wywóz monet złotych (art 7) jest zarezerwowany wyłącznie dla Banku Narodowego. Handel monetami złotemi i złotem w sztabach na terytorjum Unji Belgijsko - Luksemburskiej podlega kontroli Banku Narod. Obrót czekami (art. 8) również podlega kontroli i pozwoleniom Centrali Dewiz, jak również rozporządzanie sumami na rachunkach opiewających na waluty zagraniczne.

Centrala uzyskuje (art. 9) uprawnienia do przeprowadzania kontroli co do ścisłości dokumentów i deklaracyj przedkładanych jej.

Postanowienia rozporządzenia król. rozciągnięte zostały również na Kongo Belgijskie i posiadłości mandatowe Belgji. Natomiast nie stosują się do obrotów z krajami, z któremi Belgja zawarła układy kompensacyjne (Niemcy, Chile, Grecja, Węgry, Rumunja, Turcja, Jugosławja). Przekroczenia postanowień rozporządzenia będą surowo karane.

Dekret o ustanowieniu urzędu Centrali Dewiz nadaje jej osobowość prawną i porucza wykonywanie dekretu o imporcie, eksporcie i tranzycie dewiz, towarów i monet. Instrukcje Ministerstwa Skarbu w sprawie działalności Centrali przewidują, że wywóz papierów wartościowych i kuponów, może być dokonywany tylko na podstawie pozwolenia Centrali, wywóz zaś banknotów i wszelkich monet wymaga przedłożenia pozwolenia Centrali bądź upoważnionych przez nią instytucyj. Pozwolenia nie potrzeba w obrotach pogranicznych i przy wyjazdach do kwoty 1.000 fr. belg. od osoby.

REKLAMACJE TOWAROWE W FINLANDJI.

Stosownie do przyjętych w Finlandji zwyczajów handlowych, nadawca towaru (fabrykant, eksporter, hurtownik), odpowiada za dobry jego stan przy załadowaniu, względnie przy wyładowaniu, za identyczność z przesłanemi uprzednio wzorami, wreszcie za opakowanie bez zarzutu. Kupiec (nabywca towaru) obowiązany jest stwierdzić osobiście lub przez swego zastępcę stan ładunku w porcie odbiorczym (opakowanie, wagę). Po przybyciu towaru na skład nabywcy, obowiązuje go stwierdzenie: a) tożsamości towaru i b) czy odpowiada on warunkom umowy. Gdyby nabywca odmówił przyjęcia danego ładunku (wobec tego, że nie odpowiada on warunkom umowy), musi on powiadomić o tem natychmiast nadawcę (fabrykanta, eksportera, hurtownika) i narazie wziąć towar pod swoją opiekę. W tym wypadku nie może nabywca zwracać uszkodzonego lub nieodpowiedniego towaru przed upływem 14 dni od wysłania awizacji pod adresem nadawcy. Wszelkie reklamacje lub żądanie odszkodowania muszą być dokonane najpóźniej przed upływem 8 (ośmiu) dni po przybyciu towaru do składu odbiorcy, o ile w tym okresie czasu ewentualne niedokładności towaru uda się ustalić. W tym ostatnim wypadku, o ile w terminie 8 dni niemożliwe jest stwierdzenie niedokładności towaru, dopuszczalne są reklamacje „post factum", t. j. po stwierdzeniu tych niedokładności.

Przy transakcjach z surowcami potrzebne są często analizy chemiczne celem ustalenia np. jednolitości gatunku danego surowca. Reklamacje w tej dziedzinie są interpretowane w ten sposób, że reklamacja musi być uskuteczniona najpóźniej w terminie 8-dniowym po otrzymaniu wyniku analizy.

Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień na tle interpretowania różnorodnych często zwyczajów, obowiązujących z jednej strony w kraju siedziby nabywcy towaru, z z drugiej strony nadawcy towaru, należy w umowie wyraźnie wymienić, na zasadzie ustaw którego kraju mają się rozstrzygać ewentualne spory. W wypadku nieustalenia takiego par. w umowie, obowiązuje ustawodawstwo „kraju sprzedawcy" za wyjątkiem wypadków, kiedy przedstawiciel lub ajent sprzedawcy zawarł umowę w kraju nabywcy. W takich wypadkach obowiązywać będzie z natury rzeczy, ustawodawstwo handlo-

we kraju siedziby nabywcy. W fakcie tym znajdujemy wytłumaczenie, dlaczego większość transakcyj na rynku fińskim odbywa się za pośrednictwem ajentów i przedstawicieli generalnych. Przy większych fińskich kontraktach przewiduje się zwyczaj, że kwestje sporne podlegają rozstrzygnięciu Sądu Arbitrażowego w Helsinkach. Przy mniejszych transakcjach praktykowany jest polubowny sąd trzech osób, w skład którego wchodzi jeden przedstawiciel sprzedawcy, jeden przedstawiciel nabywcy, oraz jeden neutralny, wybrany przez obydwie strony zainteresowane.

Handel fiński, tak zagraniczny jak i wewnętrzny polega w zasadzie na daleko idącej ufności nabywcy do kupca i vice versa, oraz ścisłej współpracy między nimi. Dlatego też z reguły kieruje się fiński kupiec zasadą niedopuszczania do rozprawy sądowej, starając się zlikwidować ewentualne nieporozumienie na drogę bezpośredniego kompromisu z nadawcą towaru.

ZWYCZAJE HANDLOWE W TURCJI.

W związku ze swoistemi tradycjami handlowemi i mentalnością kupiectwa tureckiego panują odrębne zwyczaje handlowe, z któremi eksporterzy polscy winni się zapoznać dokładnie. Przedewszystkiem trzeba stwierdzić, że najdrobniejsze uchylenie w wykonaniu dostawy, najmniejsza niezgodność z ofertą poprzedzającą zamówienie i ewentualne wysłanie towaru — będą wykorzystane przez kupca tureckiego na jego dobro i ze stratą eksportera. Firmy polskie, chcąc uniknąć protestów i szykan, muszą być nadzwyczaj punktualne w wykonaniu zamówień prywatnych importerów oraz w dostawach rządowych.

W myśl przyjętych zwyczajów kupcy stanowczo żądają, by ceny na ofiarowany towar były podane c. i. f. port przeznaczenia. Bez tego oferta nie będzie nawet dyskutowana. Ceny podane w polskiej walucie odbiorcy zwykle uchylają, gdyż złote polskie są w Turcji mało znane i nie mają oficjalnego notowania na tureckiej giełdzie. Obecnie najlepiej podawać ceny we frankach francuskich lub szwajcarskich. Niestety polskie firmy w ogromnej większości wypadków podają ceny loco fabryka, loco wagon stacji załadowczej, a w najlepszych wypadkach — franco granica polsko - rumuńska lub f. o. b. Gdynia, Gdańsk. Po otrzymaniu takiej oferty importer lub reprezentant polskiej firmy musiałby zwracać się do polskich firm transportowych, co powoduje wielką stratę czasu i obustronne zniechęcenie do zawarcia transakcyj, a importer — wobec istniejącej obcej konkurencji znajdzie ten sam towar u reprezentantów innych firm europejskich.

Cło zazwyczaj opłaca odbiorca. Jeżeli kupiec odbiera towar na konsygnację, to — zależnie od umowy — często podejmuje się opłaty cła, a nawet transportu. Na ostatni warunek idą jednak odbiorcy w wypadkach wyjątkowego zainteresowania.

Termin dostawy wyraźnie musi być podany w ofercie, zaś polski eksporter powinien wymagać, by termin ten potwierdził odbiorca w zamówieniu.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa przy dostawach rządowych i samorządowych. Takie dostawy najczęściej wykonują się z przetargów i czasami w drodze jawnej konkurencji. Firmy, zamierzające wystąpić na przetargu, otrzymują w odpowiedniej instytucji tureckiej warunki techniczne (cahiers des charges). Za te warunki techniczne płaci się od kilku do kilkuset funtów tureckich, zależnie od wielkości objektów. Aczkolwiek technika tych przetargów mało różni się od norm europejskich (oferty w zapieczętowanych kopertach, wadjum 7,5 proc. itp.), uzyskanie dostawy utrudnia się tem, że przetarg następuje w ciągu 2—3 i najwyżej 4 tygodni po oficjalnym przetargu. Jest to termin zbyt krótki, by reprezentant potrafił skomunikować się ze swym mocodawcą w Europie. Tembardziej europejska firma nie potrafi w tak krótkim czasie opracować i przekalkulować projekt często bardzo skomplikowany. Powodzenie w takich wypadkach w ogromnym stopniu zależy od energji i stosunków reprezentanta europejskiej firmy. Zdarza się jednak nieraz, że o warunkach technicznych dowiadują się firmy przed oficjalnem ogłoszeniem przetargu, możność wykorzystania takiej sytuacji zależy również od sprężystej organizacji przedstawicielstw.

Należy zaznaczyć, że dostawy rządowe i samorządowe europejska firma musi najczęściej wykonać z opłaceniem cła, a nawet z transportem na miejsce wskazane w warunkach przetargu, — często w głębi kraju. Ogłaszając przetarg na budowę jakichkolwiek fabryk lub zakładów, władze tureckie nieraz wymagają by dostawca dał nietylko mechanizmy i wszelkie konstrukcje fabryczne, lecz wybudował gmach, zmontował i uruchomił fabrykę.

W zakresie kredytów utrzymuje się zwyczaj, że firmy prywatne zwykle żądają kredytu na 30 do 90 dni. Jest jednak wiele artykułów, za które płacą gotówką na podstawie konosamentu w banku tureckim. Wpłacanie zadatku przed wysłaniem towaru z Europy lub akredytywy należy zaliczyć do wypadków bardzo rzadkich i trudnych. Najbardziej ryzykowne jest kredytowanie kupców bławatnych. Gwarancyj bankowych importer turecki nie daje i ogranicza się do referencyj bankowych, niezawsze dość ścisłych. W kwestji kredytów eksporter europejski winien przedewszystkiem polegać na informacjach konsularnych, oraz na wywiadzie przez swego reprezentanta.

W dostawach rządowych władze tureckie wymagają niepomiernie wielkich kredytów często do 10 lat. Na takie kredyty decydują się przeważnie firmy niemieckie. Firmy czechosłowackie, mające w Turcji znakomitą organizację i bardzo fachowych reprezentantów, też udzielają znacznych kredytów.

Przy dostawach samorządowych warunki płatności bywają lepsze (kredyt 1 do 2 lat), a gwarancje mogą być udzielone przez nowopowstały Bank Komunalny.

ZNAKOWANIE IMPORTOWANEJ SOLI DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Na prośbę Związku wytwórców soli w Association) specjalny komitet wyznaczony przez Board of Trade w dniu 12. b. m. zade-
przez Board of Trade w dniu 12 ub. m. zadecydował w myśl ustawy „The Merchandise Marks act. 1926", że sól importowana do W. Brytanji będzie podlegała obowiązkowi znakowania krajem pochodzenia. Zgodnie z tą decyzją, sól obcego pochodzenia, wystawiona do sprzedaży tak hurtowej jak i detalicznej, musi mieć wyraźny znak kraju eksportującego na worku, beczce, kartonie lub innem opakowaniu.

DOSTAWY JAGÓD DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Jagody czarne są bardzo poszukiwane przez rynek angielski. Ponieważ jagody ulegają bardzo szybkiemu zepsuciu, najważniejszą kwestją w ich eksporcie jest transport, który musi być szybki. O ile dany transport nie może być załadowany na statek odchodzący do Londynu z Gdyni we czwartki, to z powodu codziennego połączenia okrętowego w Hamburgu z portem angielskim Newcastle-on-Tyne i Londynem, jagody z Polski mogą być szybko dostarczone do konsumentów i fabryk w Anglji. Newcastle-on-Tyne jest w Anglji największym portem odbiorczym na jagody, bowiem istnieją tam największe w Anglji fabryki konserw i ciastek. W eksporcie jagód z Polski do Anglji ważną jest rzeczą, aby jagody nie były w drodze dłużej niż cztery dni, licząc od dnia nadania z miejsca zbierania. Dlatego też należy mieć pewność, że towar nie będzie odbywał dłuższej podróży, inaczej nadejdzie w stanie nienadającym się do handlu.

Jagody przychodzą do Anglji przeważnie w koszyczkach (łubiankach) 2 lub 3 kilogramowych. Więcej nie można pakować z obawy, że towar może się zbić i pognieść.

Firmy brokerskie na jagody, o ile mają zaufanie do eksportera, zwykle udzielają zadatku na zamówiony towar po 1 sh. od koszyka. Resztę należności płacą przy odbiorze towaru w porcie. Cena zeszłoroczna płacona za polskie jagody wynosiła 8 pensów od funta angielskiego wagi.

Jagody w stanie świeżym nie podlegają opłatom celnym. Adresy angielskich importerów jagód otrzymać można w P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17. III. DO 27. III. 1935 R.

AUSTRALJA. Z dniem 1. III. 1935 dotychczas obowiązujące cła specjalne na niektóre towary zostały zniesione. W ciągu ostatnich 3 lat stopniowo zmniejszano liczbę towarów objętych cłami specjalnemi (to zn. z 50 proc. dodatkiem).

AUSTRJA. Mimo nacisku sfer gospodarczych co do podniesienia cła wwozowego na cienką blachę, oraz dalszych zakazów wwozu, Min. Handlu — jak zapewniają — przedłożonych wniosków w tym kierunku nie uwzględni.

BELGJA. W dn. 12. III. 1935 ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające 5 proc. podatek obrotowy na drewno krajowe i zagraniczne w zakresie: kłód, kopalniaków i innego drzewa surowego z korą lub bez; drzewa okorowanego, tartego itp., desek, słupów, klepek, podkładów; skrzyń prócz skrzyneczek, służących dla towarów sprzedawanych detalicznie, beczek i baryłek.

Nie podlega opodatkowaniu drzewo opałowe, kłody zwolnione od cła jako służące do produkcji masy papierowej oraz dykty.

Według rozporządzenia z dn. 26. II. 1935 ogłoszonego w Monitorze belgijskim dn. 9. III. 1935, jak również według rozporządzenia Ministerstwa Przemysłu z tegoż dnia, z dniem 11. III. 1935 podlega systemowi licencji wwóz następujących towarów:

Nr. tar. 835 zwykłe szkło okienne i szyby nie podlegające specjalnej taryfie, grubości 5 mm. lub mniej
Nr. tar. 831 szkło w szybach lub płytach zwyczajnie lane, formowane i złączone (oprawne),
Nr. tar. 834 wszelkiego rodzaju szyny grubości mniej niż 1,5 mm.,
Nr. tar. 837 marmorit lub szkło mleczne w płytach lub cegiełkach.

Kontyngent dla Nr. 834 i 835 wynosi 100 proc. przec. przywozu lat bazowych 1932 i 1933, podczas gdy kontyngent dla poz. 831 i 837 uchwalony został na 100 proc. lat bazowych 1928 i 1933.

Według rozporządzenia ogłoszonego dnia 23. III. 1935 wwóz gipsu wapiennego również mielonego (poz. tar. 161) wymaga zezwolenia Min. Gospodarstwa.

BUŁGARJA. W dzienniku urzędowym Nr. 59/35 ogłoszone zostało rozporządzenie według którego na rok 1935 zwolnione zostały od cła, wszelkich podatków, opłat i taksy następujące przedmioty włącznie z wymienionemi w § 3 ustawy celnej:

1) wszelkie przedmioty i materjały dla Min. Wojny,
2) benzyna, oliwa, guma, części rezerwowe i inne dla użytku państwowych garażów automobilowych,
3) samoloty i materjał do ich budowy, motory, maszyny, wszelkie materjały do wyposażenia samolotów i warsztatów jak również materjały użytkowania jak benzyna, oliwa, smary, karbid oraz specjalne ubrania dla lotników.

CZECHOSŁOWACJA. Na posiedzeniu zarządu Syndykatu Bydła zatwierdzono na kwiecień kontyngent wwozu 9 wagonów tłuszczu i 8 wagonów masła.

ESTONJA. Stosownie do rozporządzenia z dnia 8. III. 1935 wymagane jest zezwolenie przywozu dla artykułów z poz. 62 p. 4c — nasienia kapusty, buraków jadalnych, cukrowych, jak również z poz. 160 p. 1 kos.

FRANCJA. Według rozporządzenia z dn. 12. III. 1935 ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym dn. 19. III.

br. będzie się pobierać podatek od wszelkich zezwoleń na wwóz i świadectw kontyngentowych wydanych po 31. III. br., a obejmujących poniżej podane towary, a mianowicie:

			wysokość podatku we fr.
z tar. 47	ryby konserwowane lub inaczej przyrządzone:		
	sardynki	100 kg	50
	inne (z wyj. łososiowych)	100 kg	50
z tar. 49	skorupiaki utrzymane w stanie naturalnym lub przyrządzone	100 kg	50

Poprzednie dekrety z dn. 13. 5. 33. 27. 3. 34 i 24. 10. 34 r. z dniem 1. 4. 1935 zostały zniesione.

FRANCUSKIE KOLONJE. W dzienniku oficjalnym Tunisu w Nr. 20 z dnia 8. III. 1935 ogłoszona została uchwała francuska co do wejścia w życie dla rejencji tuniskiej rozporządzenia z dn. 12. II. 1935 w sprawie wprowadzenia minimalnych stawek taryfy celnej na przywóz ze Stanów Zjednoczonych przędzy płóciennej, konopnej, jutowej (tar. Nr. 431), jak również maszynek do strzyżenia i ich części (tar. Nr. 549).

Według ogłoszenia w „Journal Officiel de l'Indochine française" weszło w życie również i dla Indochin 6 dekretów francuskich z dn. 29. 4. 1934 dotyczących zaprowadzenia przymusu określenia pochodzenia dla następujących towarów:
1) kołdry bawełniane, oraz ze sztucznego jedwabiu czystego lub zmieszanego z innemi nitkami tekstylnemi,
2) towary szklane,
3) statywy do aparatów fotograficznych,
4) tasaki, noże do siekania, maszynki do siekania mięsa, prasy do owoców, maszynki do lodów,
5) grzejniki, kuchenki, kominki i piecyki gazowe, kociołki, grzejniki wodne ogrzewane za pomocą gazu lub olejów mineralnych,
6) towary gliniane lub szamotowe.

GRECJA. Wprowadzone zostały uzupełnienia do taryfy w zakresie śmietanki, surowców roślinnych, skór z węży, krokodyli itp., wiórków drzewnych atramentów w płytach, węgla roślinnego aktywnego, innych przędzy.

Przywóz próbek przez komiwojażerów dla okazywania kupcom i późniejszego reeksportu jest dozwolony, o ile zostanie złożona kaucja w wys. 75% wartości. W wypadku niewyeksportowania kaucja przechodzi po 3 miesiącach na rzecz skarbu.

W dn. 18 marca rb. weszło w życie zarządzenie o kontroli wartości towarów importowanych do Grecji. Kontrolę tę sprawuje specjalna komisja złożona z Dyrektora Banku Greckiego, Izby Handlowej i Dyr. Ceł na podstawie faktur oryginalnych, podpisanych przez ekspedytora i doręczonych bezpośrednio komisji (Ateny, Spirou, Miliou 2) lub do Izb przemysłowo - handlowych w głównych centrach. Kopję faktury, podpisaną przez ekspedytora, należy przesłać importerowi, który ją musi przedłożyć kompetentnej komisji.

HOLANDJA. Rozporządzeniem królewskiem z dn. 14. II. 1935 Nr. 4 wprowadzono przepisy wykonawcze, dotyczące wwozu węgorzy.

Według oświadczeń oficjalnych skontyngentowanie importu wyrobów szczotkarskich jest niemożliwe. Rozważane są obecnie inne kroki celem dopomożenia przemysłowi szczotkarskiemu Holandji.

Rowery. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. VIII. 35. Okres bazowy 1. III. 34—1. VIII. 34. Ustawowo przysługuje 100% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 90% przydziela się importerom niezwłocznie, a 10% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu.

Ramy do rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów ustawowo przysługuje 30% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 9% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu. Zarządzeniem nie są objęte ramy przeznaczone dla motocykli.

Części rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów. Ustawowo przysługuje 50% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 5% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu. Zarządzeniem nie są objęte: akumulatory, dzwonki, kulki, łożyska kulkowe, olejarki, pompki, szlauchy do pompek, hamulce, czerwone szkła do reflektorów rowerowych, szkło rowerowe, łańcuchy, lampy, skrzynki biegów, pedały, stery z hamulcami i wolne biegi.

Lampy do rowerów. Okres skontyngentowania i okres bazowy, jak dla rowerów. Ustawowo przysługuje 50% ilościowego importu w okresie bazowym, z czego 45% przydziela się importerom niezwłocznie, a 5% pozostaje, jako rezerwa dla dodatkowych pozwoleń wwozu.

W. P. IRLANDJA. Rząd irlandzki wydał na zasadzie ustawy o kontroli wwozu nowe rozporządzenie kontyngentowe Nr. 13 według którego z dniem 13. III. 1935, wzbroniony jest wwóz tkanin w sztuce, które: a) częściowo są wykonane z wełny lub kamgarnu, b) mają powyżej 12 cali szerokości, c) które ważą niemniej niż 7 uncji w 1 yardzie kwadr., d) których wartość przekracza 1 sh. 3 d. za yard kw. Wyjątek stanowi obicie na podłogi. Wartość według tego rozporządzenia stanowi cena, którą płaci importujący plus fracht i ubezpieczenie bez cła.

Nie dotyczy to tkanin, które zapomocą gumy lub podobnych roztworów uodpornione na wodę, lub stanowią część składową materjału, którego jakakolwiek cześć podlegała impregnacji. Te towary należy zaliczyć do rozporządzenia Nr. 7 z dnia 12. X. 34 r.

Nie podlegają nowemu rozporządzeniu tkaniny, które: 1) zostały sprowadzone na zasadzie licencji, przewidzianej w ustawie o kontroli wwozu, 2) które zostały wyprodukowane w kraju, wywiezione i znów wwiezione. Pierwszy okres kontroli rozpoczyna się z dn. 18. IV. 35 r.

Nowe rozporządzenie ma na celu podwyższenie produkcji przędzalni irlandzkich.

JAPONJA. Rząd japoński oznajmił w parlamencie, że kwestja aluminjum jeszcze nie została dostatecznie wyjaśniona, aby przeprowadzić podwyżkę cła. Według propozycji komisji taryfowej obniżone zostaną cła na żelazo surowe i zwyczajną stal o 50%.

KANADA. Od 7. III. 1935 obowiązuje nowa stawka celna w taryfie normalnej na używane do konfekcji koronki i hafty farbowane i z bawełny, — w wysokości 7½% ad val., zamiast dotychczasowej 12½%. Zmienioną również została stawka preferencyjna.

W związku z nowym okresem budżetowym mają być zniżone cła wwozowe na niektóre towary włókiennicze, szczególnie materjały wełniane pochodzenia brytyjskiego.

MEKSYK. Do konsulatu meksykańskiego należy w przyszłości przedkładać do uwierzytelnienia zamiast sześciu, osiem egzemplarzy rachunków, z których 4 otrzyma wydawca spowrotem. Termin ostateczny dla przedłożenia tych dokumentów upływa z dniem przybycia odnośnej przesyłki towarowej do portu meksykańskiego.

Poleca się jednak uczynić to wcześniej, aby rachunki mogły być przedłożone do oclenia natychmiast po nadejściu towaru. Jednocześnie z podaniem faktur należy wpłacić 5% ogólnej wartości. Jest to rodzaj

zaliczki na cło w Meksyku. O ile nie przedłoży się faktur, pobierane będą kary dodatkowe.

NORWEGJA. Min. Skarbu postawiło wniosek na ustalenie kontyngentu wwozowego za rok 1935 na obuwie gumowe, fajans, pierze i puch oraz automobile. Ministerstwo liczy się z następującym wwozem (w przybliżeniu) w 1000 kg.:

obuwie gumowe	380
fajans sanitarny	315
fajans inny	815
pierze i puch	250
automobile	10 milj. kor.

Opłata licencji na samochody wynosić ma ½%, a na inne towary 0,01 kr. za kg.

PALESTYNA. Dziennik Urzędowy The Palestine Gazette Nr. 496 z dnia 28 lutego 1935 zawiera rozporządzenie reglamentujące sprzedaż napojów wyskokowych na terenie Palestyny.

§ 24 tego rozporządzenia postanawia, że wyklucza się od zezwolenia sprzedaży napoje wyskokowe zawierające więcej niż 60% alkoholu.

Zakaz ten nie stanowi wprawdzie zakazu przywozowego w ścisłem słowa znaczeniu. ale będzie miał w praktyce niewątpliwie te same skutki, tak, że przywóz napojów o większej niż 60% zawartości alkoholu nie będzie do Palestyny dopuszczalny.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W związku z podpisaniem umowy pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Brazylją dnia 2-go bm. w prasie amerykańskiej pojawiły się notatki o przygotowaniu listy krajów, działających na niekorzyść importu ze Stanów Zjednoczonych, które mają być pozbawione prawa korzystania ze zniżek celnych przyznanych krajom, z któremi Stany Zjednoczone prowadzą obecnie rokowania handlowe. Według prasy, 35 krajów znajduje się na tej liście, w tem Francja i Niemcy.

Dla dokładności należy dodać, że odmawianie innym państwom korzystania ze zniżek celnych względnie innych ustępstw przyznanych na podstawie umów handlowych, jest oparte na ustawie z dnia 12-go czerwca 1934 r., uzupełniającej Ustawę Celną z 1930 r. Według tej ustawy (artykuł 350—2) Prezydent ma prawo zawiesić stosowanie zniżki względem towarów, pochodzących z jakiegokolwiek kraju, niekorzystnie traktującego import ze Stanów Zjednoczonych.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 2. III. 35 wprowadzona została nowa stawka celna na arak w taryfie maksymalnej w wysokości 50 Pls. i minimalnej 25 Pls.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Biuro budowlane w Londynie pragnie importować szkło taflowe i szybowe z Polski. P/8598/63/Ż.

Agent firmy w Kairze interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/8942/3M/Ż.

Firma w Beyrucie interesuje się importem wszelkiego rodzaju ceraty i imitacji skóry. P/5927/59/Ż.

Firma w Asuncion interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/7549/3A/Ż.

Firmy holenderskie poszukują dostawców wędek i innych przyborów rybackich. P/8709/59/Sz.

Istnieją możliwości zbytu w Holandji gotowych bluzek haftowanych. P/8698/64/Sz.

Firmy francuskie poszukują polskich eksporterów skór na bębny i pergaminów. P/7525/30/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

W SPRAWIE UZYSKANIA ULGI W PAŃSTWOWYM PODATKU DOCHODOWYM Z TYTUŁU WZNIESIENIA NOWYCH BUDOWLI MIESZKALNYCH.

Kwestję uzyskania ulgi w państw. pod. doch. z tytułu wzniesienia nowej budowli mieszkalnej, wyjaśniła Grodzka Izba Skarbowa w Warszawie z dn. 16 lutego rb.

Zgodnie z treścią okólnika, każdy płatnik, zabiegający o tę ulgę, winien dołączyć do podania zaświadczenie właściwej władzy budowlanej, stwierdzające datę ukończenia budowy, ogólną ilość mieszkań, ogólną ilość lokali przeznaczonych na inne cele, aniżeli mieszkalne, ogólną kubaturę użytkową budynku, oraz kubaturę użytkową części mieszkalnej budynku. Jednocześnie należy dołączyć wykaz poniesionych na budowę kosztów, z wymienieniem kwoty zużytej na budowę z dochodu miarodajnego roku operacyjnego. Należy przytem wykazać z osobna koszty budowy, poniesione w każdym poszczególnym roku gospodarczym oraz wyliczyć kwoty dochodu zużyte na budowę również w każdym poszczególnym roku gospodarczym oraz wyliczyć kwoty dochodu, zużyte na budowę również w każdym poszczególnym roku, jeżeli budowa domu trwała w ciągu 2, lub większej ilości lat.

Wykaz taki płatnik powinien poprzeć rachunkami, z których wynikałoby niewątpliwie, że poniesione koszty i okazane rachunki mają ścisły związek z budową. W przypadkach jednak, gdy płatnik pozbawiony jest możności okazania rachunków związanych z budową nowego domu, może przedłożyć zaświadczenie właściwej władzy budowlanej, stwierdzającej

wysokość kosztów budowy. Tak złożone podanie, poparte wyżej podanemi wyjaśnieniami wraz z wykazem kosztów i rachunkami nie da możności władzy wymiarowej odmownego załatwienia podania o zastosowanie ulg dla nowowznoszonych budowli.

W SPRAWIE OBNIŻENIA OPŁAT ZA OGŁOSZENIA REJESTROWE.

Wobec wystąpienia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie obniżenia opłat za ogłoszenia rejestrowe, oraz w sprawie wprowadzenia pewnej systematyczności w sposobie publikowania tych ogłoszeń w Monitorze Polskim, Ministerstwo Sprawiedliwości przychyliło się do zgłoszonych postulatów narazie w części, odnoszącej się do kwestji uporządkowania ogłoszeń.

Co się tyczy obniżenia opłat za ogłoszenia, Ministerstwo również zajmuje stanowisko przychylne i wedle uzyskanych informacyj, rozporządzenie odnośne ma się wkrótce ukazać.

Ponieważ sprawa obniżenia opłat za ogłoszenia przedstawia zagadnienie wysoce interesujące, Izba Sosnowiecka zwróciła się do Związku Izb o poczynienie starań w kierunku stwierdzenia, jakie jest ostateczne stanowisko Ministerstwa Sprawiedliwości w kwestji dotyczącej w szczególności:

a) zwolnienia od opłat rejestrowych firm, które w związku z nieprowadzeniem przez nie przedsiębiorstw w większym rozmiarze zgłosiły w okresie do dnia 31 grudnia 1934 r. wniosek o wykreślenie ich z rejestru;

b) zmiany rozporządzenia, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Sprawiedliwości Nr. 20 z dnia 15. 10. 1926 r. w kierunku wydatnego obniżenia opłat za ogłoszenia rejestrowe, jakoteż w kierunku wprowadzenia opłat ryczałtowych w wysokości pobieranej przez Dziennik Urzęd. Min. Sprawiedliwości.

W odpowiedzi na powyższe Związek Izb wyjaśnił, że Ministerstwo Sprawiedliwości podziela stanowisko w przedmiocie zwolnienia od opłat rejestrowych przedsiębiorstw, które w określonym terminie wykreślą się z rejestru. oraz w przedmiocie obniżenia opłat za wpisy rejestrowe i za ogłoszenia.

Sprawa opłat rejestrowych jest w toku uzgodnienia z Ministerstwem Skarbu, sprawa zaś opłat za ogłoszenia będzie załatwiona przez Ministerstwo Sprawiedliwości po porozumieniu się z Polską Agencją Telegraficzną.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ORGANIZACJA WYCIECZEK NA TERENIE GDYNI.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym, wyczerpujących informacyj o warunkach pobytu w Gdyni i na wybrzeżu, udziela Referat Turystyczny Komisarjatu Rządu.

Z uwagi na liczny napływ w miesiącach letnich, zarówno turystów indywidualnych, jak i wycieczek zbiorowych, wskazanem jest, aby organizatorzy wycieczek tych, zwracali się uprzednio do Referatu Turystycznego, celem ewentualnego zarezerwowania sobie kwater i ułożenia programu zwiedzania wybrzeża.

Zaznaczyć przytem należy, że turyści pozostający pod opieką Referatu Turystycznego, unikają w wielu wypadkach ponoszenia zbędnych kosztów, otrzymują bezpłatnie wszelkie wyczerpujące informacje i na żądanie wykwalifikowanego przewodnika za niewielką opłatą.

Kwaterę rezerwuje Referat Turystyczny po uprzedniem otrzymaniu od zamawiającego zaliczki.

Dla wygody turystów przybywających do Gdyni od dnia 1 kwietnia br. funkcjonuje Kiosk Informacyjno - Turystyczny — przy dworcu kolejowym, który w bieżącym roku powierzony został P. B. P. „Orbis".

Prace kiosku podlegają kontroli Komisarjatu Rządu, a wszelkie informacje przyjeżdżającym udzielane są również bezpłatnie.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W MARCU.

Ogółem obroty portu rybackiego w Gdyni wyniosły w marcu 3.055.500 kg ryb morskich. Z ilości tej przypada na własne połowy przybrzeżne 644.150 kg ryb, na własne połowy na pełnym Bałtyku (Bornholm) 97.200 kg, a na import 2.293.800 kg.

Podział importu przedstawiał się następująco: z Anglji jeden statek z 897/1 i 208/2 beczek śledzi solonych Yarmouth, z Islandji 300/1 beczek śledzi solonych, z Holandji dwa statki z 820/1, oraz 560/2 beczek śledzi solonych, z Norwegji osiem statków przywiozło: 4.072/1 oraz 254/2 śledzi solonych, śledzi zamrożonych 743 ton, śledzi świeżych w lodzie 471 ton, innych ryb 6,4 ton, konserw 0,7 ton, tranu 22,3 ton.

Z portu rybackiego wysłano z rybami wagonów: do kraju 288, do Gdańska 9, tranzytem do Rumunji 3, do Czechosłowacji 2.

Do obrotów portu rybackiego należy dodać ryby importowane przez port handlowy w Gdyni w ogólnej ilości 516 ton (solone śledzie 308 ton z Holandji, Estonji, Łotwy, Norwegji i Finlandji, śledzie świeże i mrożone 50 ton, z Norwegji i Niemiec, tranu 93 ton z Norwegji — Holandji i Niemiec, konserw rybnych z różnych krajów 56 ton, innych ryb 9 ton).

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy":** Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.

2. **Solone w Gdyni „Polonia"** — wysprzedane.

3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i small matties 78, matfulls I trade 75, mattfuls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.

4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.

5. **Matties solone** w Belgji 53, belgijskie puste 51.

6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 35, 5/600 sztukowe 36, vaar 4/500 sztukowe 33, 5/600 sztukowe 34, 6/700 sztukowe 34, sloe matties 50.

7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 80.

Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki: Dorsze islandzkie, mrożone, czyszczone — bez głów, a 5 kg sztuka za 50 kg 25,— zł, **śledzie** norweskie zamrożone za 50 kg 15,— zł.

Polskie połowy (za 50 kg): szproty świeże płacono rybakom w Helu 2,— zł, szproty świeże płacono rybakom w Gdyni (Spółdzielnia) od 2,50 do 3,50 zł, dorsze czyszczone, z głowami, z Bornholmu, płacono rybakom 12,— zł, dorsze nieczyszczone, świeże z Bornholmu, płacono rybakom 8,— zł, flądry duże z połowów pod Bornholmem, płacono rybakom 12,— zł, flądry małe z połowów pod Bornholmem, płacono rybakom 10,— zł, szolki (zimnica tj. gatunek fląder) płacono rybakom 7,— zł, łososie z połowów przybrzeżnych, płacono rybakom 220,— zł, łososie wędzone w kawałkach (strömellachs) od 425,— zł do 500 zł, szproty wędzone 16,— zł, śledziki świeże płacono rybakom 10,— zł.

— **RYNEK SOLONEJ I ŚWIEŻEJ RYBY W GDYNI.** Sytuacja na rynku gdyńskim śledziowym pozostaje słabą, powodując już częściową obniżkę cen: mianowicie zniżkowały oryginalne islandzkie matjasy po 8 zł na beczce 88 złotowej, co jednakże nie wywołało większego ożywienia. Wobec tego, że żydowskie święta wyprzedzają Wielkanoc o pół tygodnia, ożywienie przedświąteczne uważać można za zakończone.

Na rynku wędzonego szprota ceny poszły w górę, wobec zmniejszonych połowów szprota. Wskutek kolizji interesów przy połowach łososia i szprota włókiem (wzajemne niszczenie sieci) i wobec nastania właściwego sezonu połowu łososia, Morski Urząd Rybacki zmuszony był wydać zakaz łowienia szprotów włókiem w porze nocnej. Połowy dzienne szprota tym sposobem, który obecnie jest niemal wyłączny, dają wyniki małe. Wędzarnie odczuwają pewien brak surowca i na Wielką Środę kończą wędzenie. Na dorsza zapotrzebowanie jest małe, wobec czego połowy poddawane są zamrożeniu w chłodni.

Zapasy konserw na wędzonych szprotach mają być nieznaczne w tym roku i w razie nieznacznych połowów szprota po świętach, można liczyć na mocną tendencję dla tych konserw w tym roku.

— **STATEK - CHŁODNIA DLA CELÓW RYBACKICH.** W dniu 1. bm. przybył do portu rybackiego w Gdyni, bezpośrednio z Islandji, duński statek-chłodnia STEADY, K. 6. przywożąc 200 ton dorszy islandzkich zamrożonych (bez głów i wnętrzności). Jest to jeden z najbardziej nowoczesnych statków - chłodni, zakupiony przez rząd duński dla celów rybackich na wodach Islandji za kwotę pół miljona koron duńskich. Statek wybudowano w Danji w roku 1931, posiada on 367 br. reg. ton, 205 net. reg. ton. Motory Diesla o sile 400 HP. rozwijają szybkość dziesięciu mil na godzinę. Statek posiada nowoczesną stację radjową nadawczo-odbiorczą i wszystkie maszyny pomocnicze (windy i ster) poruszane są motorami elektrycznemi. Dwie ładownie przedzielone są zbiornikiem na ropę o pojemności 61 ton co pozwala na czterdziestodniową podróż statku bez odnowienia materjałów pędnych. Dwie ładownie pomieścić mogą trzysta ton ryby mrożonej lub dwieście ton ryb świeżych i są ochładzane od — 2° C. do 15 stopni Cels. zależnie od potrzeby. Maszyna chłodnicza na CO^2 posiada wydajność 30 tysięcy frigoryj na godzinę. Drewniany kadłub statku gwarantuje dobrą izolację pomieszczeń składowych. Na statku znajdują się pomieszczenia dla dwudziestu osób, co umożliwia przeróbkę ryb na pokładzie, dostosowanym do tych celów.

— **DORSZE ISLANDZKIE W GDYNI.** Spożycie ryb morskich w Polsce jest bardzo małe w stosunku do innych państw. Nie zdajemy sobie wszyscy sprawy z tego, że takie ryby jak śledzie solone, śledzie zamrożone, dorsze duńskie, wszystkie pochodzące z importu, torują drogę dla naszych połowów własnych. Ludność przyzwyczajona do spożywania ryb importowanych, jest już gotowym terenem dla odbioru ryb pochodzących z organizowanych polskich połowów, jak np. połowy na Morzu Północnem, połowy bornholmskie. — Przywiezione do Gdyni statkiem chłodnią STEADY 200 ton dorszy zamrożonych islandzkich, są pierwszą próbą zrobioną przez Islandję, celem stworzenia w Gdyni punktu rozdzielczego tak na Polskę, jak i na kraje sąsiednie (Rumunja, Czechosłowacja, Austrja). Dorsze islandzkie, oczyszczone i bez głów, w sztukach po pięć kilo każda, ze względu na swe smaczne i jędrne mięso, są artykułem chętnie nabywanym.

— **KSZTAŁCENIE CIEŚLI DO BUDOWY KUTRÓW.** Zarząd Morskiego Instytutu Rybackiego zwrócił uwagę na konieczność wyszkolenia specjalistów cieśli (do budowy kutrów rybackich), których niestety nie posiadamy, prócz jednego samouka - konstruktora i cieślę zarazem (Kaszub Ledke).

AUKCJE OWOCOWE W GDYNI.

Dnia 4 bm. odbył się przetarg na cytryny i jabłka kalifornijskie czerwone i białe w Aukcjach Owocowych w Gdyni. Tranzakcje zostały dokonane na 4000 skrzyń białych jabłek kalifornijskich, skrzynia wagi netto 21 kg., 360 beczek czerwonych jabłek kalifornijskich, beczka wagi netto 65 kg. i 275 skrzyń cytryn, skrzynia wagi netto 33 — 36 kg.

Do aukcji przystąpiło 32 kupców z Warszawy, Katowic, Łodzi, Lwowa, Lublina, Krakowa, Tarnowa, Poznania, Bydgoszczy i Białegostoku.

Ceny przeciętne osiągnięte podczas przetargu były następujące: skrzynia jabłek białych kalifornijskich 28—31 zł, beczka czerwonych jabłek 65 zł, skrzynia cytryn 28,50 zł.

W Bałtyckich Aukcjach Owocowych w Gdyni, odbyły się dnia 10 b. m. aukcje na jabłka sowieckie (krymskie) w ilości 2000 skrzyń. W przetargu wzięło udział 17 kupców z Gdyni, Drohobycza, Łodzi, Katowic, Lublina, Cieszyna i Warszawy. Średnia osiągnięta cena wyniosła zł. 21.75 za skrzynkę wagi netto 19 kg.

NOTOWANIA CEN MASŁA W POZNANIU

Masło mleczarskie ze śmietany pasteuryzowan.

		6. 4. 35.	9. 4. 35.	11. 4. 35.
Hurt	I. gat.	2,75	2,85	2,90
	II. gat.	2,60	2,75	2,80
	III. gat.	2,50	2,50	2,50
za 1 kg franko stacja załadowcza.				
Półhurt	I. gat.	3,00	3,00	3,00
	II. gat.	2,80	2,80	2,80
za 1 kg franko skład odbiorcy				
Detal	I. gat.	za 1 kg	3,40	3,40
	II. gat.		3,20	3,20
	III. gat.		3,00	3,00

GDYŃSKI RYNEK FRACHTOWY W MIESIĄCU MARCU ORAZ POCZĄTKU KWIETNIA 1935 R.

Na tutejszym rynku frachtowym panował w marcu, tak jak już pisaliśmy dotkliwie dający się odczuć zastój, jednak już pod koniec miesiąca można było zaobserwować pewne ożywienie. Na stawki frachtowe nie wywarło to jednakże efektu w sensie tendencji zwyżkowej.

Anglja: W Gdańsku ładowano na cały szereg statków skandynawskich oraz niemieckich mieszane partje drewna z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Tyne oraz jeden statek do Cardiff. Jeden mały statek zabrał partję 300 ton jęczmienia luzem z Gdańska do Poole po sh. 11/9 za tonę.

Pozatem należy wymienić zafrachtowanie duńskiego statku o ładowności 650 std. pod ładunek kopalniaków i D. B. B. z Gdyni do Fleetwood. Statek ten ładował w początku kwietnia. Również wyekspedjowano z Gdyni większą ilość statków duńskich o wielkości 650 std. z ładunkiem D. B. B. do Londynu i Hull.

Holandja: Obroty z Holandją były nieznaczne, tak że partje pojawiające się na rynku były zabierane przez statki linjowe. Kilka małych, całostatkowych partyj D. B. B. wysłane statkami motorowo - żaglowemi do prowincjonalnych portów holenderskich.

Belgja: W końcu marca wskutek wiadomości o dewaluacji franka belgijskiego interesy i w tym kierunku znacznie osłabły. — Eksporterzy z jednej strony unikali nowych sprzedaży, z drugiej strony wstrzymywali wykonanie starych kontraktów, spodziewając się zwyżki franka. W połowie oraz końcu marca zafrachtowano dość znaczną ilość małych niemieckich statków pod mieszane ładunki zboża i drewna z Gdańska do Antwerpji po dotychczasowych stawkach:

sh. 3/6 w złocie za tonę zboża ciężkiego luzem.
sh. 4/- w złocie za tonę owsa luzem.
sh. 6/- w złocie za std. obrzynanego drewna twardego,
sh. 6/6 w złocie za std. nieobrzynanego drewna twardego,
sh. 18/- w złocie za std. D. B. B.

Również pod koniec marca wysłano kilka 100-tonowych partyj kartofli do Antwerpji. 2 małe statki załadowały partje drewna z Gdańska do Gandawy, oraz jeden statek ładunek podkładów dębowych do Kanału Brukselskiego.

Z Gdyni do Gandawy zafrachtowano do załadunku w kwietniu 2 partje á 650 std. D.B.B. po niesłychanie niskiej stawce sh. papierowych 25/6 za std.

Francja: Import do Francji wskutek skontyngentowania zmniejszył się do tego stopnia, że poza statkami linjowemi skompletowanie całostatkowego ładunku drewna było niemożliwe. Pojawiające się partje towarów mogły być w całości przewiezione statkami linjowemi.

Danja: Tranzakcje zbożem do Danji były w ciągu miesiąca marca niewielkie, jednakże już pod koniec marca, a szczególnie na początku kwietnia, nastąpiło znaczne ożywienie, to też zafrachtowano cały szereg statków oraz motorowych żaglowców dla ładunków żyta, jęczmienia i makuchów z Gdańska do portów duńskich. Stawki frachtowe są jednakże znacznie niższe od odpowiednich notowań z początku roku. — Tyt. przykładu, nadmieniamy, że do jednego

portu położonego nie bardziej na północ od Aarhus zapłacono Rmk. 4,— za 1000 kg. Przy partjach przeznaczonych do portów położonych poniżej Aalborg lub też do Limfjord (Frederikshavn) dochodziły normalne dopłaty.

ZESTAWIENIE OBROTÓW
dokonanych w m. marcu 1935 r. poszczególnemi gatunkami zbóż na Giełdzie Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy.

	Ilość tranzakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	629	19.111,6	3.057.964,05
pszenica	402	8.636,—	1.343.262,87
jęczmień	173	2.959,2	533.298,50
owies	93	1.101,1	168.165,25
groch	60	505,9	223.942,25
strączkowe	98	670,9	144.534,05
mąka żytnia	261	1.611,3	350.474,14
mąka pszenna	251	2.458,6	533.770,05
śruty	13	202,—	22.861,25
otręby żytnie	129	1.779,8	193.538,50
otręby pszenne	83	971,5	111.150,95
mak	8	29,7	11.372,50
makuchy	9	65,4	11.397,10
ziemniaki	37	1.395,7	72.067,75
inne	229	706,1	277.337,78
	2.473	42.224,8	7.077.156,99

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	17. 4.	20. 4.	24. 4.	27. 4.
Capella	24. 4.	27. 4.	1. 5.	4. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Pickhuben — z Gdyni 20. 4.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.

s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	15. 4.	17. 4.
Hector	23. 4.	25. 4.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Annelise — z Gdyni 18/20. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 4.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 4.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 22. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 22. 4.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 4. s/s Iwan — z Gdyni 1. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	16. 4.	20. 4.
Lisbeth	20. 4.	23. 4.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów po[illegible]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [illegible]nsatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 19. 4. s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 15. 4. s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.

s/s Śląsk — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 19. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	18. 4.	20. 4.
Ariadne	22. 4.	24. 4.
Condor	25. 4.	27. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Gdynia	Odjazdy—Sailings Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	17. 4.	19. 4.	24. 4.
Puck	24. 4.	26. 4.	1. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 25. 4. — z Gdańska 27. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Poseidon — z Gdyni 14/15. 4. s/s Nereus — z Gdyni 22. 4.
s/s Oberon — z Gdyni 28. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.
s/s Lwów — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 18. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 19/20. 4. s/s Corsica — z Gdyni 26. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4. s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 17. 4.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 4.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Nordland — z Gdyni 16. 4. m/s Blaland — z Gdyni 23. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4. s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessa Margareta — z Gdyni 18. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4. m/s Hammaren — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 kwietnia:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z towar., PAM.
s/s HERAKLES lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Levant.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z drobn., Prowe (Wolff)
s/s ESCHENBURG lin. do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s HINRICH PETERS po węgiel, Bergenske.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

19 kwietnia:

s/s MARTHA RUSS I lin. po ładunek do Helsinek — Kotki, Lenczat.
s/s EOS po węgiel, Speed.
s/s GLITT po węgiel, Speed.

20 kwietnia:

s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, Am. Sc. Line.
s/s HELDER lin. po ład. jaj do Leith, Reinhold.
s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
s/s PITEA lin. po ładunek do Helsinek, Wiborgu i Kotki, Lenczat.
s/s PICKHUBEN lin. po ład. do Abo i Mäntyluoto, Lenczat.
s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ład. do Abo, Mantyluoto, Wasklet, Lenczat.
s/s SÄRIMNER z rudą, Behnke & Sieg.
s/s MERCUR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s EVERHOPE po węgiel, PAM.
s/s KJELL po węgiel, PAM.

21 kwietnia:

s/s HIBERNIA lin. z portów Sycylji, Bergenske.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe (Wolff).

22 kwietnia:

s/s LECH lin. (lub 24-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. (lub 24-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsink i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s NEREUS lub substyt., lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s EGON lin. z Malmö z towarami, Behnke & Sieg.

23 kwietnia:

m/s UDDEHOLM lin. z Galveston z bawełną, Bergenske.
s/s ORIENT lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.
s/s LARACHE lin. portugalsko - marokańska, Bergenske.
s/s MANSURIA lin. po ładunek na Śródziemne Morze, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. - norweska, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockohlmu i Norrköping dla wyład. i ład., Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s E. RUSS lin. z towarami z Hamburga, Prowe.
s/s Wm. Th. MALLING, po węgiel, Bergenske.
s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, ładuje do Rygi i Bremy, Wolff.

24 kwietnia:

s/s J. C. Jacobsen lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s ESTER po węgiel, PAM.
s/s GUNDEGA po węgiel, Bergenske.

25 kwietnia:

m/s KAAPAREN lin. z Południowej i Zachodniej Afryki z wełną i drobnicą, Bergenske.
s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s FRANKRIG po drzewo, Rummel & Burton.
s/s SOPHIE po cukier, PAM.
s/s GISELA OLDENDORFF po drzewo, PAM.
s/s ERNST lub ELSE H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s INGINER N. VLASSOPOL po węgiel, PAM.

26 kwietnia:

s/s CORSICA lub subst. lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s SANTA CRUZ lin. wschodnio - norweska, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., PAM.

27 kwietnia:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z towarami, Am. Scantic Line.
s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ład. do N. Yorku, Am. Scantic Line.
s/s KAETE lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

28 kwietnia:

m/s TIRADENTES lin. z Savannah z bawełną, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska po ładunek, Bergenske.
s/s OBERON lub subst. lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

T R E Ś Ć:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 kwietnia 1935 r. | NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Odezwa Izby w sprawie Pożyczki Inwestycyjnej

Rząd Rzeczypospolitej, otworzył w dniu 10 kwietnia br. subskrypcję na Pożyczkę Inwestycyjną w wysokości narazie 100.000.000 złotych w złocie. Suma ta podwyższona zostanie w miarę potrzeby o dalsze 50.000.000 złotych w złocie.

Pożyczka obecna ma specjalne przeznaczenie. Jak głosi sama jej nazwa, ma być ona całkowicie obrócona na cele inwestycyjne, aby w ten sposób dać możność zatrudnienia największej ilości bezrobotnych i to w pracach najbardziej dla gospodarki państwowej niezbędnych i pożytecznych. W pierwszym rzędzie chodzić będzie o rozbudowę i naprawę dróg bitych, regulację dróg wodnych i wykonanie takich robót regulacyjnych na rzekach w górskich połaciach kraju, aby zażegnać powtórzenia kataklizmu powodzi, która w roku ubiegłym przyniosła olbrzymie straty gospodarstwu państwowemu i wymagała znacznych ofiar ze strony społeczeństwa dla ulżenia niedoli nawiedzonych tą klęską współobywateli.

Dokonanie tych robót nie jest możliwe z normalnych dochodów Skarbu Państwa w ramach budżetu. Konieczność zaspokojenia wspomnianych potrzeb państwowych, a zwłaszcza konieczność zmniejszenia bezrobocia, a przez to podniesienia siły nabywczej znacznej ilości obywateli Rzeczypospolitej odbić się również powinno na ożywieniu tętna życia gospodarczego w innych dziedzinach. Innemi słowy, obywatel polski, a przedstawiciele sfer gospodarczych, zatrudnionych w przemyśle i handlu w szczególności, współdziałając w realizacji pożyczki, przyczyniają się do ożywienia własnych obrotów i podniesienia rentowności swych własnych przedsiębiorstw.

Znane są powszechnie warunki obecnej pożyczki. Podkreślić z całą stanowczością jeszcze raz należy, że poza znaczeniem społecznem, daje ona również wiele korzyści jako papier lokacyjny.

Pożyczka Inwestycyjna znalazła już należytą ocenę u najwybitniejszych przedstawicieli sfer gospodarczych. Cały szereg organizacyj gospodarczych na terenie Rzeczypospolitej ustosunkował się już pozytywnie do samej sprawy subskrypcji. *Zrzeszenia handlowe ogólnokrajowe,* zapowiedziały ustalenie orjentacyjnych norm subskrypcji dla przedsiębiorstw handlowych w całym kraju w wysokości conajmniej 50 proc. analogicznych norm, które obowiązywały swego czasu przy Pożyczce Narodowej, i to z zastrzeżeniem wpłat całej sumy pieniędzmi, względnie 100 proc. norm Pożyczki Narodowej, w wypadku skorzystania z prawa częściowych wpłat obligacjami Pożyczki Narodowej.

Sfery gospodarczo - portowe Gdyni zaleciły już firmom, zrzeszonym w Radzie Interesantów Portu, zastosowanie przy subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej następujących norm minimalnych: 8 proc. od obrotu roku 1934, oraz 6 proc. od dochodu roku 1934. Spodziewać się należy, że sfery gospodarcze okręgu Izby przyjmą gremjalnie udział w realizacji pożyczki, dając tem samem wyraz należytego zrozumienia dla akcji, mającej na celu przyczynienie się do złagodzenia ciążącego nad życiem gospodarczem Polski kryzysu.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni ze swej strony zaleca wszystkim Zrzeszeniom Gospodarczym swego okręgu, aby przyczyniły się w sposób jaknajwydatniejszy do skłonienia swych członków do subskrybowania pożyczki, wskazując jednocześnie na konieczność rozwinięcia energicznej akcji wobec zapowiedzianego zamknięcia subskrypcji w dniu 10 maja br.

Zadania Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora, na konferencji prasowej w dniu 26-go kwietnia 1935 roku).

Rzut oka na mapę Polski wskazuje, iż okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni zajmuje osobliwe miejsce. Osobliwość ta polega w znacznej mierze nietylko na wiodącej przez ten okręg drogi ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, lecz i na rzucającem się w oczy specjalnem położeniu geograficznem, a mianowicie, że prawie 2/3 granic okręgu izbowego są granicami Państwa Polskiego. Okoliczność ta nakłada specjalne obowiązki właśnie na nas okręg izbowy. Jednym z głównych kardynalnych obowiązków powiedziałbym będzie ten, byśmy zadośćuczynili niezmiennym prawom fizyki, które orzekają, iż ściana pomiędzy dwiema komorami ulega przesunięciu w tym kierunku, w którym jest większy nacisk. Z tego więc względu praca Izby Gdyńskiej musi być bardziej wszechstronną i intensywną, niż jakiegokolwiek innego okręgu izbowego w Polsce. Tak więc dla innych okręgów izbowych zagadnienia parcelacji, budowy dróg kołowych itp. mogą być przedmiotem mniejszego zainteresowania, natomiast dla naszego okręgu jest to sprawa dużej wagi, decydująca o podniesieniu poziomu i intensywności gospodarczej okręgu. Po tej ogólnej uwadze, chciałbym przejść do spraw poszczególnych. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, jak wiadomo, obejmuje cały teren Pomorza oraz Bydgoszcz, Inowrocław i dwa powiaty nadnoteckie: wyrzyski i szubiński. W ten sposób zespolono terytorja gospodarczo ku sobie ciążące, a pozatem wiążące się niewątpliwie z morzem i portem gdyńskim. Zdobyło już sobie prawo obywatelstwa określenie Pomorza jako pomostu, łączącego całe nasze Państwo z morzem. A więc Izba Gdyńska poza pracą nad reprezentowaniem interesów przemysłu i handlu, stać musi na straży gospodarczych interesów całej Polski. związanych z morzem i służyć za źródło informacyj dla sfer zainteresowanych handlem morskim z całego obszaru R. P. Z tych podwójnych zadań, jakie Izba Gdyńska spełniać musi, wynika jej odmienna konstrukcja wewnętrzna, a mianowicie istnienie trzech sekcyj: przemysłowej, handlowej i żeglugowo-portowej, przyczem o ile dwie pierwsze reprezentują interesy przez ich nazwę określonych sfer gospodarczych okręgu, o tyle trzecia żeglugowo-portowa, pomimo, że wchodzą do niej przedstawiciele sfer żeglugowo-portowychześrodkowanych w Gdyni, swą działalnością sięga daleko poza obręb okręgu w głąb kraju, a z drugiej strony obejmuje dziedzinę interesów polskich za morzem.

Dzięki specyficznym warunkom gospodarczym okręgu Izby, a zwłaszcza dzięki pomyślnemu położeniu, wynikającemu z bliskości do morza, okręg izbowy zajmuje poważne miejsce w ogólnopolskim wywozie zagranicę.

Zaznaczyć przytem należy, iż wywóz ten, zgodnie z przeważnie rolniczym charakterem okręgu, obejmuje w pierwszym rzędzie produkty rolnicze, względnie produkty przemysłu spożywczego.

Kilka zaledwie liczb w sposób dobitny potwierdza ten stan rzeczy. Naprzykład bekony, dobrze nam znany produkt wywozu na rynek angielski, a tranzytem przez ten rynek do dalszych krajów zamorskich — w ponad 25% stanowią produkcję warsztatów okręgu izbowego.

Udział masła z okręgu Izby w ogólnym wywozie polskim wynosi około 25%, cukru 61%.

Dalej, poważny ilościowo, aczkolwiek mniej cenny artykuł, jak wiklina, w wywozie z Pomorza stanowi około 40% ogólnego wywozu.

Przechodząc do przemysłu, podkreślić należy udział w wywozie wytwórni wyrobów żeliwnych, maszyn rolniczych, obuwia gumowego, mebli, a taki artykuł, jak listwy do ram w 90% wywozu jest wyrabiany na Pomorzu.

Przytoczenie kilku liczb powyższych w ramach tego przemówienia z natury rzeczy musi być ograniczone, nie mniej jednak jest ono wymownem świadectwem powagi udziału Pomorza w zagranicznych obrotach handlowych ogólnopolskich.

Stąd jednak natychmiast wysuwają się konsekwencje dla działalności samej Izby.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, jak wielkie trudności piętrzą się przed nami w dziedzinie utrzymania stosunków handlowych z zagranicą.

Reglamentacja handlu zagranicznego ogarnęła za nielicznemi wyjątkami, niemal wszystkie kraje świata.

Niema dnia, aby w tem lub innem państwie nie zostały wydane jakieś nowe zarządzenia, czy to w zakresie kontyngentów

przywozowych, czy obrotu kompensacyjnego, czy obrotu dewizowego, czy stawek celnych itd. itd.

Wszystkie te przemiany stanowią i stanowić muszą przedmiot czujnej uwagi Izby, gdyż w zakres jej bezpośrednich obowiązków wchodzi informowanie sfer gospodarczych okręgu Izby o tych wszystkich przemianach i dopomożenie im w zorjentowaniu się w wytwarzającej sytuacji.

Z przytoczonych wyżej liczb, dotyczących obrotu produktami rolnictwa wynika konieczność nawiązania i rozbudowy kontaktów Izby z organizacjami rolniczemi, zarówno centralnemi, jak i pracującemi w jej okręgu.

Izba ze swej strony dołoży wszelkich starań, aby kontakt ten rozwijał się jaknajintensywniej w tem przeświadczeniu, że w ten sposób wspólnym wysiłkiem da się przezwyciężyć trudności, na jakie napotyka rolnictwo od szeregu lat.

W tem miejscu zaznaczyć wypada, że kontakt tego rodzaju już od szeregu miesięcy został nawiązany na odcinku stosunków gospodarczych polsko - gdańskich, w tej jego części, która dotyczy zbytu produktów rolnictwa pomorskiego na rynku gdańskim.

Podkreślić przytem należy, że pomimo istniejących tarć i trudności, rynek gdański dla zbytu produkcji rolnej ma wielkie znaczenie, zwłaszcza jeśli się zważy, że dostawy produktów rolnych uskutecznia się przedewszystkiem z terenu sąsiadujących z Gdańskiem powiatów Pomorza i tylko w wypadkach niepokrycia przez nie ustalonych kontyngentów, w dostawach biorą udział inne połacie kraju.

Jeśli na ten odcinek prac Izby zwracam specjalną uwagę, pomijając z musu szereg innych, to czynię to rozmyślnie dlatego, że, jak wiadomo, zagadnienie zbytu produkcji na rynkach obcych, przy ograniczonych kryzysem możliwościach konsumcyjnych wewnątrz kraju, stanowi zagadnienie wagi pierwszorzędnej o znaczeniu ogólno - państwowem.

Czynię to jeszcze dlatego, że w należytej organizacji zbytu wytwórczości warsztatów gospodarczych okręgu Izby widzę najtrwalszą rękojmię podniesienia ich położenia i przystosowania do wytworzonych nowych warunków bytu.

Uprzytomnić sobie bowiem należy, że przeobrażenia gospodarcze, jakim uległy ziemie, wchodzące w skład okręgu izbowego, są może bardziej zasadnicze i skomplikowane niż w innych częściach kraju, gdyż za czasów zaborów cały niemal obrót towarowy Pomorza miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Obecnie obrót ten został przestawiony na kierunek północ — południe i vice versa, stosownie do przeobrażeń nietylko lokalnych, lecz i obrotu gospodarczego pozostałych części kraju.

Zrozumiałem więc jest, jakim komplikacjom ulec musiały warunki produkcji i obrotów towarowych.

Poważnym i wciąż wzrastającym w swem znaczeniu czynnikiem w dokonywujących się przemianach jest nasz port — Gdynia.

Sprawy, dotyczące Gdyni, stanowią, jak już wspomniałem, specjalną dziedzinę działalności Izby. Kompleks zagadnień z nią związanych wzrasta w miarę wzrostu znaczenia tego portu dla całokształtu życia gospodarczego Polski wogóle.

Dla zilustrowania tego stanu rzeczy przytoczę zaledwie kilka liczb, uwypuklających wzrost tego znaczenia.

W roku 1934 ogólny przywóz do Polski wyniósł 2.555.329 ton, (wartości 798.756 tysięcy złotych), z czego na Gdynię przypadło 776.161 ton, (wartości 385.176 tysięcy złotych), innemi słowy 30,4% całego przywozu pod względem ilości i 48,2% pod względem wartości.

Koniecznem jest przy tem zaznaczyć, że w porównaniu do roku poprzedniego procentowy udział Gdyni w przywozie pod względem ilości spadł o 5,5% natomiast pod względem wartości wzrósł o 18,6%.

Wywóz ogólnopolski za rok 1934 wyniósł 14.558.500 ton (o wartości 975.348 tys. złotych) w tem przez Gdynię 5.947.682 ton (o wartości 269.544 tys. złotych) czyli stanowił 40,9% całości wywozu pod względem ilości towarów (a 27,6% pod względem wartości). Pod względem procentowym udział, w porównaniu do roku poprzedniego, w ogólnym wywozie wzrósł o 2,5% pod względem ilości (o 2,7% pod względem wartości).

Do tych ogólnych, jak widzimy, bardzo wysokich liczb, dostosowany powinien być wysiłek wszystkich czynników, pracujących w porcie, a więc i Izby Przemysłowo-Handlowej.

Rozwój Gdyni odbywa się na naszych oczach, dla nikogo z nas nie jest tajemnicą, że rozbudowie technicznej portu i wzrostowi przeładunków nie towarzyszy w tem samem tempie rozwój jego, jako ośrodka handlowego.

Zwracano na to poważną uwagę, jest więc palącem zagadnieniem uczynić wszystko, aby tę dysproporcję stopniowo wyrównać.

Prace Izby zmierzają właśnie w tym kierunku.

Chciałbym przypomnieć o jednym z etapów pracy, który zbliża się już ku swej finalizacji.

Mam na widoku arbitraż bawełny.

Jak Panom wiadomo, dzięki stworzeniu specjalnych warunków ochrony celnej cała ilość bawełny, niezbędna dla krajowego użytku, sprowadzana jest przez port w Gdyni. —

Są to ilości poważne, w roku ostatnim przywieziono do portu bez mała 82 tysiące ton (w r. 1933 — 77,7 tysięcy ton).

Około 12% tej ilości przeszło przez nasz port tranzytem do państw Europy Środkowej, głównie do Czechosłowacji i w nieznacznych ilościach do państw Bałtyckich.

Utworzenie arbitrażu będzie miało jako konsekwencję bezpośrednie zatrzymanie w kraju znacznych sum, przyśpieszenie manipulacyj arbitrażowych i przyciągnięcie do portu gdyńskiego dalszych transportów tranzytowych.

W związku z dokonywaniem manipulacji arbitrażowej powstaną uzanse lokalne portu w Gdyni, co w dalszej konsekwencji spowoduje potrzebę otwarcia w Gdyni giełdy na bawełnę.

Już w chwili obecnej wyłania się zagadnienie utworzenia w Gdyni rynku handlu skórami, co połączone będzie ze swej strony z koniecznością wprowadzenia arbitrażu i na ten artykuł.

Mamy już, jak Panowie wiedzą, aukcje owocowe, których obroty mają tendencję rozwojową.

W tych warunkach coraz natarczywiej nasuwa się konieczność rozbudowy i technicznych ulepszeń w otwartej w roku zeszłym wolnej strefie, tym nieodzownym instrumencie rozwoju w sensie międzynarodowym każdego portu.

Naturalnem dążeniem rozwojowem portu gdyńskiego jest wytworzenie odpowiednich warunków dla przeładunku i wywozu drzewa i zboża, tych, po węglu, najpoważniejszych pozycyj wywozu polskiego.

Odpowiednie przystosowanie placów pod składowanie i załadunek drzewa jest już na ukończeniu; spodziewać się należy, że w ten sposób zostanie zahamowana tendencja spadkowa w wywozie drzewa przez Gdynię, jaka była do zanotowania w roku 1934.

Na właściwe drogi wywozu zboża przez Gdynię sprowadzi również niezawodnie realizacja decyzji budowy w porcie elewatora zbożowego, jest bowiem nie do pomyślenia, aby Państwo rolnicze, jakiem jest Polska, nie posiadało tego tak niezbędnego dla handlu zbożem urządzenia w postaci elewatorów zbożowych.

Liczyć się z tem należy, że elewator w Gdyni będzie tylko pierwszym w sieci elewatorów, jakie zbudowane będą w innych punktach, najbardziej tego potrzebujących.

W parze z rozwojem tranzakcyj handlowych idzie oczywiście praca nad ustaleniem uzansów portu gdyńskiego przystosowanych do specyficznych warunków naszych, jednak zawsze i niezmiennie opartych na zasadach sprawiedliwości i rozumu.

Zadaniem Izby będzie przyczyniać się do wytwarzania tych uzansów, ich skrzętnego rejestrowania i przestrzegania, aby były one respektowane.

Trzeba bowiem zawsze pamiętać, że o ile nie zostanie w sposób należyty zrozumiana przez wszystkie czynniki gospodarcze konieczność pielęgnowania i uprawiania wysokiej etyki kupieckiej, to najbardziej nowoczesne urządzenia portowe, najsprawniej funkcjonujące linje żeglugi nie zdołają z portu wytworzyć ośrodka handlu, na którym przedewszystkiem powinno zależeć.

Izba Gdyńska uważaćby musiała wykonanie swego zadania za chybione, gdyby w tym właśnie kierunku nie kładła specjalnego nacisku.

Uważałbym przemówienie moje za niekompletne, gdybym nie poruszył z Panami sprawy turystyki tj. ruchu przyjezdnych, tego zagadnienia specyficznego, a jednocześnie wszechstronnego dla całego okręgu izbowego, jak i dla nęcącego nas codziennie wybrzeża.

Sprawę tę pragnę poruszyć tembardziej, że jest ona niezmiernie aktualna i wymaga pomocy i zrozumienia Panów.

Zagadnienie turystyki w Polsce jest zagadnieniem nowem, do niedawna jeszcze istniały poważne wahania co do kierunku, w jakim rozwiązywać je należy.

Czy ma się tworzyć warunki niezbędne dla sprowadzenia do Polski turystów zagranicznych, czy też głównie zwrócić uwagę i wysiłki na rozwój turystyki krajowej.

Zwyciężył, jak Panom wiadomo, kierunek ostatni.

W naszych warunkach taka decyzja ma znaczenie podwójne; z jednej bowiem strony przyczynia się do propagandy morza i ziem pomorskich w najszerszych warstwach ludności polskiej, dopomagając jej do zrozumienia specjalnej wagi morza i Pomorza dla Polski, tak pod względem gospodarczym jak i politycznym, z drugiej zaś strony stwarza warunki podźwignięcia się naszej połaci kraju pod względem rozwoju gospodarczego.

Jeśli takie są tendencje rozwojowe turystyki na terenach bezpośrednio nas obchodzących, to zrozumiałą staje się konieczność przystosowania naszych miejscowości turystycznych i kąpielowych do wymogów, jakie im są stawiane.

Szerzyć więc należy zrozumienie pośród miejscowych czynników w ruchu turystycznym zainteresowanych, konieczności poniesienia pewnych ofiar finansowych na poczynienie ulepszeń, chociażby skromnych, ale odpowiadających wymaganiom kultury i opieki nad turystą.

Przygotowanie odpowiednich pomieszczeń i danie możności turystom odpowiednie-

go i nie drogiego odżywienia się, jest wymogiem najpilniejszym.

Przyczynienie się do stworzenia chociażby skromnych środków finansowych dla propagandy naszych miejscowości letniskowych, powinno być zrozumiane w tym sensie, że zainteresowane sfery przez to samo działają we własnym dobrze zrozumianym interesie.

Propaganda turystyczna naszego wybrzeża i wielu miejscowości Szwajcarji Kaszubskiej powinna w pierwszym rzędzie iść w kierunku zmiany tego rozpowszechnionego niestety przeświadczenia, że okres wycieczkowy i kąpielowy trwa jedynie w ciągu dwóch miesięcy — lipca i sierpnia, tymczasem jak dążyć należy do przedłużenia sezonu conajmniej na czerwiec i na połowę września.

Zebranie dowodów słuszności tego twierdzenia nie powinno nastręczać trudności, rzeczą propagandy będzie w społeczeństwie przeświadczenie to rozpowszechnić w sposób przekonywujący.

Jest to sprawa najbardziej paląca, sprawa dnia dzisiejszego.

Izba ze swej strony uważać będzie za swoje zadanie przestudjowanie możliwie wszechstronnie zagadnienia istniejących niedomagań i przedstawić je czynnikom miarodajnym.

Rezerwuję sobie możność zaapelowania w przyszłości do Panów, jako przedstawicieli opinji publicznej, w miarę podnoszenia poszczególnych spraw z zakresu turystyki.

Typy morskich połączeń okrętowych portu

Większe porty mają połączenia okrętowe z setkami i tysiącami innych portów morskich. Większość z tych połączeń powtarza się w ciągu roku, temi samemi, lub różnemi statkami, w prawidłowych odstępach lub nieregularnie, z awizami zgóry na pewien okres, lub bez takowych, z jednym ładunkiem, lub z różnemi ładunkami i t. d. Już z powyższego widać, jak potrzebna jest klasyfikacja takich połączeń, również dla celów praktycznych np. dla ustalania taryf i opłat, stawek frachtowych itp., gdyż dla celów praktycznie-ekonomicznych nie wystarczają klasyfikacje nawigacyjne żeglugi i według niej statków na wielką i małą lub przybrzeżną, oraz bardzo ogólnikowy podział statków na linjowce i trampy.

Tradycyjny podział połączeń na linjowe i na połączenia trampami oparty jest pozornie tylko na regularności zawijań, w rzeczywistości zaś na całym szeregu warunków. Jeśli jeden i ten sam statek przez pół roku, regularnie co 10 dni będzie zawijał do Gdyni po węgiel, ażeby udać się zawsze do tegoż samego portu, np. do Göteborga, to przez to linjowcem się nie stanie. Zgłoszenie zgóry wydaje się koniecznym warunkiem, ale mieliśmy już zgłoszenia statków linij regularnych — via Gdynia do portów Finlandji, które mimo systematycznego zgłaszania się statków na redzie — w braku ładunków, nie stworzyły linji. Z innej strony statki norweskiej okrężnej Vore Line, opartej o Antwerpję i dość regularnie 2 razy w miesiącu odwiedzające Gdynię — nie są zgłoszone urzędowo jako linjowce, nie awizują przyjazdów według rozkładu, a mimo to uprawiają żeglugę linjową. Dwa powyższe przykłady wskazują na to, że awizowanie zgóry przyjazdu jako linjowego nie może być jedynym warunkiem istnienia linji, jak też nie musi być koniecznym warunkiem jej istnienia.

Również t. zw. „dodatkowe" statki linji przeczą pod niejednym względem zasadniczym warunkom żeglugi linjowej. Przyjazdy ich są zazwyczaj nieregularne; statki te awizuje się na jeden przyjazd, jak trampy; ładunek ich często również bywa jednolity, całookrętowy.

Przyjęcie dla linjowców mieszanego ładunku i w szczególności drobnicy w odróżnieniu od trampów, jakoby statków z masowym ładunkiem nie jest również właściwe. Pierwszą podróż wyjściową z Gdyni nowy linjowiec śródziemnomorskiej linji Svenska Lloyd, motorowiec „Gdynia" odbył, zabierając stąd wyłącznie pełny ładunek węgla. Takież przykłady zachodziły ze statkami linji australijskiej Blue Funnel Line Alfreda Holta. A tramp „Poznań" zabrał do portów Liberji poważny ładunek drobnicy. Na tych przykładach widać, że podział żeglugi na linjową i trampową konsekwentnie daje się przeprowadzić, mając na względzie tylko s a m e s t a t k i, ich drogę, zbieranie ładunku, awizowanie ich ruchu i jego regularność i t. d. Przy ocenie *połączeń* okrętowych *portu* natomiast, podział ich na linjowe i trampowe jest o wiele mniej dokładny, reprezentując nie typy, lecz bieguny. Między jednem lub wieloma w roku zawinięciami do portu typowego trampa, a dokładnym, jak w zegarku, przyjazdem dobrze zaprowadzonej samodzielnej, krótkiej, o częstych odjazdach, linji układa się cała rozmaitość statków, dochodzących do nas warunkowo, o ile ładunku nie przerzuci się w portach północno-morskich na statek dowozowy, statków dodatkowych, linjowców dowozowych, przesuwających daty przyjazdu i zawijających to raz to dwa razy, dla wyładowania i ładowania, zależnie od ilości ładunku do — i z Gdyni i Gdańska i od innych zgóry nieprzewidzianych czynników.

Przy analizie połączeń okrętowych portu, których najistotniejszą cechą jest przewożenie w określonych kierunkach towarów, poczty i pasażerów, na pierwszem miejscu należałoby

postawić kierunki połączeń, a nie typy żeglugi (trampy — linjowce), przyczem rozróżniać kierunki nie według klucza geograficznego, lecz według klucza *funkcji portu* względem swego obszaru ciążenia, oraz obszaru ciążenia innych większych portów.

Obszar ciążenia portu podzielić można*) na obszar periferyczny, zewnętrzny, do którego i z którego zdążają do portu towary bez jakiegokolwiek przeładunku. Ten obszar obejmuje najdalsze porty jak w żegludze linjowej (dalekie „bezpośrednie" linje), tak też trampowej.

Obszar pericentryczny, a dokładniej jego część morska, jest jakby dostępnem tylko drogą morską zapleczem portu. Obejmuje on porty, utrzymujące linje dowozowe do portu, będącego ośrodkiem obszaru pericentrycznego, czerpiąc z niego również z drugiej ręki przetwory i surowce, w żegludze linjowej i trampowej.

Obszar pericentryczny *innych* (np. większych północnoeuropejskich) *portów* rozciąga się również na nasz port, tak że większa część towarów typowego statku linjowego, kursującego pomiędzy naszym portem a danym większym portem północno - zachodniej Europy (np. Antwerpją) w ruchu wejściowym do nas jest towarem z przeładunku, a w ruchu wyjściowym od nas — towarem dla przeładunku w tym większym porcie (np. Antwerpji). W takich wypadkach właściwiej jest mówić o połączeniu okrętowem naszego portu w obszarze pericentrycznym owego portu (Antwerpji).

Oczywiście, pomiędzy trzema czystemi typami połączeń okrętowych: 1) własnego obszaru periferycznego; 2) własnego obszaru pericentrycznego i 3) obcego obszaru pericentrycznego, są przejścia we wszystkich możliwych odcieniach, w zależności od charakteru ładunku w jednym i drugim kierunku.

Rozróżnienie obszarów: periferycznego, pericentrycznego własnego i pericentrycznego obcego portu ma znaczenie tylko ze względu na drogę towaru, który dokonywa przeładunek w porcie — z obszaru periferycznego na obszar pericentryczny, lub odwrotnie, a w wypadku portu, znajdującego się w pericentrycznym obszarze innego portu — przeładunek z obszaru pericentrycznego tego portu na obszar pericentryczny danego portu (w tym wypadku już tylko zazwyczaj do zaplecza lądowego), lub odwrotnie z obszaru pericentrycznego naszego portu (zazwyczaj tylko — jego zaplecza lądowego) — przez nasz port do obcego portu, w którego obszarze pericentrycznym się znajdujemy.

Przykłady:

1. Droga towaru z obszaru periferycznego Gdyni do obszaru pericentrycznego Gdyni i to: a) morskiego, b) lądowego. Przykład ryżu niełuszczonego z Rangoon przeładowywanego w Gdyni: a) do statków z przeznaczeniem do Szwecji, b) do kraju do przeróbki i konsumcji.

2. Droga towaru z obszaru pericentrycznego Gdyni i to: a) morskiego, b) lądowego do obszaru periferycznego Gdyni. Przykład a: partja papieru z Helsinek przeładowanego w Gdyni do portów Lewantu. Przykład b: transport węgla z zaplecza lądowego Gdyni, przeładowany w Gdyni z przeznaczeniem do Buenos Aires, Aleksandrji, lub też portów skandynawskich.

3. Droga towaru z obcego portu, w którego obszarze pericentrycznym ze względu na ten towar Gdynia się znajduje — do Gdyni dla przeładunku na pericentryczny obszar Gdyni (zaplecze lub pericentryczny obszar morski. Przykład partji bawełny przeładowanej ze statku lub ze składu w Bremie i po przewiezieniu do Gdyni: a) przeładowanej ze składowaniem lub bez takowego do zaplecza lądowego, lub b) przeładowanej, zazwyczaj ze składu w mniejszej partji do Tallinna lub innego portu bałtyckiego. Podkreślić należy że wypadki b nie są częste u nas, lecz są częste tam, gdzie rozwinięty jest kabotaż do portów tegoż kraju, co port rozdzielczy. np. w Szwecji, gdzie linje przybrzeżne konkurują z kolejami przy rozdziale i dowozie towarów od i do większych portów.

4. Droga towaru z własnego obszaru pericentrycznego (zwłaszcza z zaplecza lądowego Gdyni), z przeładunkiem w Gdyni i dowozem morskim w obszarze pericentrycznym innego portu morskiego.

Przykład a): partja polskich, czeskich, węgierskich, rumuńskich towarów, ładowana w Gdyni na statek linji dowozowej do Antwerpji, gdzie towar się przeładowuje na statek oceanicznej linji — do Indyj Holenderskich. Przykład b): partja towaru z jednego z portów wschodnio bałtyckich przeładowana w Gdyni z temże przeznaczeniem co towar przykładu a). Wypadek b) należy do rzadszych.

Z powyższych przykładów widać, że jak w kierunku jakiegoś obcego portu mogą się odbywać przewozy różnego typu, tak też jedna linja może łączyć w sobie przewozy różnego typu, i to z reguły, a nie wyjątkowo. Tak, linjowe nasze połączenie z Hull ma charakter przewozów w periferycznym obszarze obu portów, gdyż w wyjściowym ruchu do Hull wysyłamy przeważnie towar do miejscowej angielskiej konsumcji i otrzymujemy również przeważnie towar miejscowej angielskiej produkcji. O wiele skomplikowańszą treść mają połączenia linjowe z Kopenhagą, oparte w dużej mierze na „przeładunkach" na jedyną linję dowozową Gdynia — Kopenhaga i na „doładunkach" z dalszych linij na inne dalsze linje zawadzające o Kopenhagę w drodze do Gdyni, i to samo w kierunku wyjściowym z Gdyni.

*) Porówn.: „Obszar ciążenia a zaplecze portu". Biul. Izby Nr. 6 z 25. II. 1935.

Nie można więc klasyfikować ani typowo linjowych połączeń okrętowych portu, ani trampowych połączeń według powyższego schematu, lecz zato można się posługiwać temi rozróżnieniami dla określenia indywidualnych cech każdego okrętowego połączenia portu. Tak, gdy port A i port B w swych stosunkach równomiernie reprezentują wzajemnie 4 kierunki, wyżej wyróżnione: peryferyczny wywozowy, periferyczny przywozowy, pericentryczny obcy wywozowy, pericentryczny obcy przywozowy, — to mamy przed sobą specjalny typ stosunku między dwoma portami, który można nazwać *międzycentrowym (intercentrycznym).* Charakteryzuje go równorzędność i wzajemność połączeń. Do tego typu należą wzajemne stosunki Londynu i Antwerpji, Kopenhagi i Göteborga. Gdynia jak dotąd ma tego rodzaju stosunki jedynie ze Stockholmem, podczas gdy stosunki Gdyni z Hull charakteryzują raczej zwykłe przewozy wzajemne w obszarze periferycznym. Oslo, które jeszcze jest zbliżone w stosunkach z Gdynią do typu Hull-Gdynia, z biegiem czasu zapewne będzie członem pary międzycentrowej Oslo — Gdynia podobnej do pary Stockholm — Gdynia.

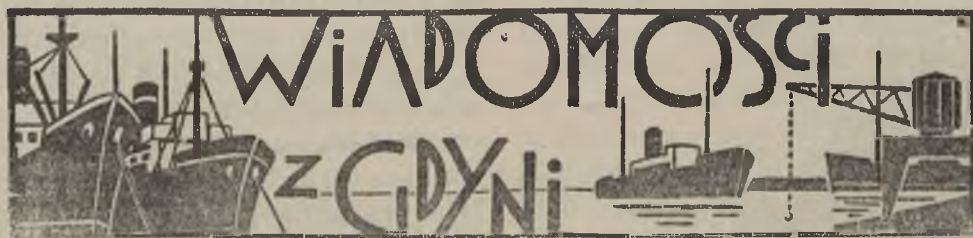
Przy przeglądzie rzeczywistych połączeń okrętowych portu dopiero wystąpi cała rozmaitość skombinowanych typów połączeń okrętowych. Na tle zasadniczego rozróżnienia połączeń w obszarze periferycznym, pericentrycznym, i pericentrycznym obcym uwzględnić należy jako zasady dalszych rozróżnień lub podziału rodzaj towaru (drobnica, określone towary masowe, ważne surowce itd.) charakter przewozu (okresowy, sezonowy, jednorazowy, w partjach rozdzielonych na szereg odjazdów lub przyjazdów. całookrętowy, zajmujący część okrętu), rodzaj przeładunku w porcie swoim lub obcym (1. ze statku na statek, czyli t. zw. ex-ship, chociażby towar przejściowo był na brzegu lub barkach portowych, 2. ze składu, lub na skład dla dalszego przewozu za nowym konosamentem, 3. z tworzeniem nowych partyj towaru w porcie przeładunkowym).

Przegląd rzeczywistych połączeń okrętowych portu, tak ujęty, z uwzględnieniem indywidualnej charakterystyki każdego połączenia ma między innemi duże znaczenie praktyczne, wyznaczając i charakteryzując możliwe przez dany port *drogi eksportu i importu, w komunikacji bezpośredniej* (połączenia we własnym obszarze periferycznym) lub z przeładunkiem w obcym porcie (linje dowozowe w pericentrycznym obszarze obcego portu).

Konkurencja dalszych linij bezpośrednich z dowozowemi, oraz dowozowych linij przez poszczególne obce centra portowe — *między sobą* stanowią najżywotniejsze zagadnienie praktyczne przewozów morskich, widzianych pod kątem widzenia interesu określonego handlu (polskiego), przez określony ośrodek portowy (porty polskie). Interesy obcego handlu, korzystającego z tranzytu przez ten osrodek portowy są trzecim składowym elementem bazy określającej politykę portowo - żeglugową dla danego portu.

Praktycznie, dla interesantów ładunku, wzgl. jego przewozu połączenia zapewniające najlepsze korzyści handlowe przewozu, a więc taniość, pewność dla towaru, szybkość, możliwości kredytu i szereg drugorzędnych, lecz ważnych dla interesanta przewozu morskiego czynników handlowych decydują o wyborze połączenia okrętowego.

J. Klejnot Turski.



DNI PRZYJĘĆ U PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, Stanisław Tor, przyjmować będzie osoby, zainteresowane w sprawach izbowych, w poniedziałki i piątki od godz. 12-ej do 13-ej w lokalu Izby, Gdynia, ul. Świętojańska 56.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 19 bm. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Juljana Rummla i Jerzego Hildta, następujące osoby:

p. Walentego Bednarskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla mięsa i wyrobów masarskich na obwód portu gdyńskiego;

p. Feliksa Hassego z Pelplina — w charakterze próbobiorcy cukru i melasy dla Cukrowni Pelplin, S. A. w Pelplinie;

p. Wacława Mrozińskiego z Lidzbarka — w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa na obwód Izby;

p. Włodzimierza Raczkowskiego z Gdyni — w charakterze maklera pozagiełdowego dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy aukcjach owocowych w okręgu Izby;

p. Alfreda Szulca — inżyniera technologa z Grudziądza — w charakterze rzeczoznawcy dla kauczuku na obwód Izby;

p. Marjana Toczyskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy win na obwód portu gdyńskiego.

Z RADY INTERESANTÓW PORTU.

Poza wyborem członków Zarządu R. I. P. na rok 1935, przedstawiających poszczególne związki, Walne Zebranie R. I. P. uchwaliło zaprosić na posiedzenia Zarządu z głosem doradczym na r. 1935 członka honorowego R. I. P. p. J. Rummla.

SĘDZIOWIE HANDLOWI PRZY SĄDZIE OKRĘGOWYM W GDYNI.

Pan Minister Sprawiedliwości postanowieniem z dnia 17 kwietnia 1935 r. mianował sędziami handlowymi w wydziale handlowym Sądu Okręgowego w Gdyni na okres trzech lat pp.:

Włodzimierza Tokarskiego,
Ludwika Modelskiego,
Andrzeja Wachowiaka,
Bolesława Kasprowicza,
Stanisława Rostkowskiego,
Franciszka Guttmana,
Hugona Pistela,
Antoniego Czoskę,
Zygmunta Wusaka,
Andrzeja Cienciałę,
Zdzisława Żegiestowskiego,
Władysława Gieysztora,
Łucjana Byczkowskiego,
Czesława Raczewskiego,
Stanisława Barskiego,
Władysława Rawicz - Szczerbo.

Kandydatury wyżej wyszczególnionych osób, w myśl obowiązujących przepisów zgłoszone były uprzednio przez naszą Izbę.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W MARCU.

W marcu przepracowano godzin 12.483 min. 50 z zużyciem prądu 96.735 KW/h i przeładowano 233.780 t towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy 130% w tymże miesiącu sprawozdawczym w 1934 r., wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 74,9% czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrósł o 55,1%.

NOWY STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ

Dnia 24 kwietnia br. odbyło się uroczyste poświęcenie, oraz podniesienie bandery na statku „Hel", który dnia poprzedniego przybył po raz pierwszy do Gdyni. Uroczystość tą zaszczycili swoją obecnością Komisarz Rządu mgr. Fr. Sokół, Dyr. Urzędu Morsk. inż. St. Łęgowski, Dyrektor Naczelny Żeglugi Polskiej F. Kollat, oraz przedstawiciele miejscowych władz i prasy.

Podniesienia bandery dokonał Komisarz Rządu, a okolicznościowe przemówienie wygłosił Sołtys Gminy Hel.

Nowopoświęcony statek uruchomiony został przez Żeglugę Polską na linji Gdynia — Antwerpja. Statek „Hel" posiada taką samą konstrukcję, oraz wielkość jak statek „Puck", który, jak wiadomo, został uruchomiony na tejże linji przed kilkoma tygodniami.

IMPORT BAWEŁNY DO GDYNI W MARCU RB.

W marcu rb. przywieziono do Gdyni ogółem 6.360,8 ton bawełny, a w tem amerykańskiej 4.603,8 ton (3.902,8 ton bezpośrednio i 700,3 ton z przeładunkiem w innych portach), egipskiej — 1.063,6 ton (949,8 ton bezpośrednio i 113,8 ton z przeładunkiem), z innych krajów — 694,1 ton, wszystko z przeładunkiem w zachodnio-europejskich portach.

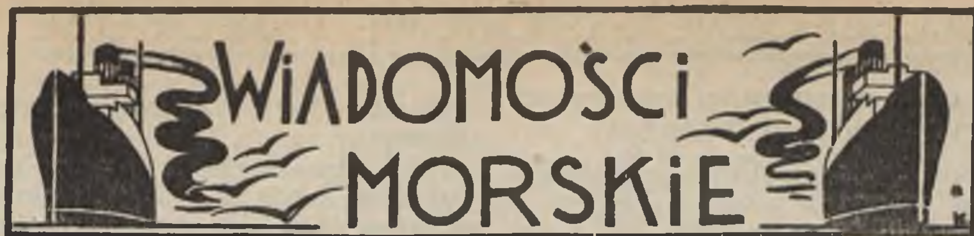
WYBORY PRZEWODNICZĄCYCH SEKCYJ BRANŻOWYCH KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

Na zebraniu sekcyjnem wybrani zostali pp.: Alfons Modelski jako przewodniczący Sekcji Branży Bławatniczo - Obuwianej; Józef Gierdalski jako zastępca. W Sekcji Branży Owocowej na przewodniczącego obrano p. Jana Kminikowskiego; na zastępcę p. Józefa Stanisława Krausa.

Wybory przewodniczących i ich zastępców pozostałych Sekcyj odbędą się na następnych zebraniach sekcyjnych (branży kolonjalnej i żelaznej). Zebrania te zwołane będą w dniach najbliższych.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA OPIEKI SPOŁECZNEJ O BIURZE POŚREDNICTWA PRACY DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr. 23 z 31. III. 1935 r. opublikowane zostało pod poz. 153 Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z 27. III. 35 o Biurze Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni.



POROZUMIENIE CZTERECH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH DLA RUCHU PORTY WŁOCH — GDYNIA.

Według informacyj z Genui (Fairplay) włoskie towarzystwo S. A. N. I. S. (Italo - Somala), które od kilku miesięcy uruchomiło regularną komunikację na linji Genua — porty Sycylji — Gdynia — Stockholm, doszło do pełnego porozumienia z trzema innemi towarzystwami (Lauritzen — Kopenhaga, Svenska Lloyd — Göteborg i Det Forenede — Kopenhaga), które już przedtem utrzymywały regularną żeglugę na linji Sycylja — Gdynia i inne porty bałtyckie.

Nowy układ przewiduje minimalne stawki, wyłącza wzajemną konkurencję i ustanawia dwutygodniowe odjazdy dla każdej z 4 powyższych linij. Wynika stąd, że Gdynia otrzymuje na stałe 2 połączenia w tygodniu z portami Sycylji i prócz tego raz na dwa tygodnie połączenie z Genuą, gdyż linja S. A. N. I. S. rozpoczyna się, jak według dotychczasowego rozkładu, w Genui.

SYTUACJA OGÓLNA ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ. SILNA KONKURENCJA NA BAŁTYKU.

Na posiedzeniu Nautischer Verein w Hamburgu czołowy mąż żeglugi niemieckiej, Staatsrat Essberger wygłosił przemówienie, stwierdzające trudną sytuację żeglugi niemieckiej. Stocznie wprawdzie mają zamówienia, jednakże pochodzą one przeważnie z zagranicy. Armatorzy niemieccy, prócz wypadków koniecznej zamiany statków, które muszą być rozebrane na złom, nowych statków nie zamawiają. W tych warunkach zapowiada się przyśpieszony proces zmniejszenia tonażu niemieckiego.

Specjalnie w stosunkach bałtyckich odczuwa się silna konkurencja, zwłaszcza sowiecka i angielska. Sporo przewozów zdołał przejąć Związek Sowiecki, angielscy zaś armatorzy, którzy kiedyś się trzymali zdala od bałtyckich przewozów, obecnie również biorą w nich coraz większy udział. Z tej strony więc perspektywy raczej się zwężają i można przewidywać na tym odcinku raczej znacznego zwiększenia unieruchomionego na nowo tonażu.

ZYSKI EKSPLOATACYJNE WOLNEGO PORTU W KOPENHADZE.

Według Scandinavian Shipping Gazette Towarzystwo Wolnego Portu w Kopenhadze ma wyznaczyć na r. 1934 dywidendę w wysokości 5 proc. Jest to o jeden procent więcej, aniżeli w roku 1933. W roku 1932, natomiast, nie wypłacono wcale dywidendy. W roku 1934 ruch tranzytowy był mniejszy niż w roku 1933, jednakże ogólny ruch towarowy był więcej ożywiony, co obok zastosowania jaknajdalej idących oszczędności pozwoliło na wypłacenie wyższej niż poprzedniego roku dywidendy.

OPŁATY KANAŁU SUEZKIEGO SĄ WCIĄŻ ZA WYSOKIE.

Opłaty za przejście przez kanał Suezki, po nieznacznej redukcji ich, wciąż jeszcze pozostają na wysokim poziomie, hamującym ruch przez ten kanał. Pewne większe przedsiębiorstwo żeglugi w swym raporcie rocznym wskazuje, że 11 proc. jego wpływów brutto pochłaniają opłaty za przejście przez kanał Lloyd Anversois. Statki handlowe włoskie płacą razem rocznie 50 mil. lirów za przejście przez kanał (Agenzia d'Italia) itd. Przeto z różnych stron rozlegają się głosy apelujące do towarzystwa - właściciela tego kanału o obniżenie opłat kanałowych.

NOWY TRANSATLANTYK HOLENDERSKI BUDOWANY BĘDZIE W HOLANDJI.

Jak wiadomo od dłuższego czasu w Holandji prowadzona jest dyskusja na temat uzupełnienia istniejącego transatlantyku „Statendam", zbudowanego u Harland'a i Wolffa w Belfaście — nowym statkiem. Po rozpatrzeniu ofert stoczni Harlanda i stoczni niemieckich obecnie zdecydowano oddać zamówienie stoczniom holenderskim, i to nie jednej lecz całemu szeregowi przedsiębiorstw. Kadłub zbudowany zostanie w Rotterdamie-Schiedam, maszyny główne we Vlissingen, pomocnicze mechanizmy w Stork-Hengelo. Zarząd miejski Rotterdamu miał głos przy podziale zamówień między poszczególne firmy. Ponieważ budowa nowego statku dochodzi do skutku za subwencję państwa, uważać można podział tego zamówienia jako szeroko zakrojone poparcie dla własnego przemysłu okrętowego Holandji.

O OBOWIĄZKU DYSKRECJI ZE STRONY EKSPEDYTORÓW TOWARU.

W fachowem piśmie „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" w sprawie potrzeby dyskrecji ze strony ekspedytorów pracujących na zagranicę podane są następujące ciekawe informacje, mogące w miarę rozwoju naszego własnego handlu portowego również posiadać znaczenie dla gdyńskich stosunków.

„W ostatnim czasie otrzymujemy systematycznie pisemne zapytania, czy ekspedytor może być pomocnym swym klientom w wyszukiwaniu adresów. Oto przykład: Pewien ekspedytor portowy otrzymuje list od klienta z Londynu, który systematycznie sprowadza określony gatunek towarów z Niemiec, z prośbą o podanie mu uzupełniającej listy fabrykantów tego rodzaju towarów. Powstaje więc tak często stawiane pytanie: czy wolno ekspedytorowi. któremu, oczywiście, znani są poszczególni konkurenci w danej fabrykacji, służyć informacjami swemu klientowi. czy też nie?

W tej sprawie otrzymaliśmy w tych dniach od renomowej bremeńskiej firmy ekspedycyjnej list z upoważnieniem do ogłoszenia go w naszem piśmie. List, którego treść jest znacząca, brzmi:

Mamy na zlecenie klienta zagranicznego załadować partję towaru dla różnych odbiorców. Jeden z tych odbiorców zapytuje u nas pewnego dnia, czy nie moglibyśmy mu podać wytwórcę towarów, wysyłanych przez nas z Niemiec. Oczywiście, odmówiliśmy mu tego i zawiadomiliśmy o tem naszego zleceniodawcę, na co ten ostatni odpowiedział jak następuje:

Zwracam Panom w załączniku przysłane mi pismo firmy A. B. w Z. Treść pisma Panów przyjąłem z aprobatą do wiadomości i dziekuję Panom. żeście odpowiedzieli w myśl moich zasad. Witam z uznaniem takie postępowanie Panów, gdyż zamierzam wkrótce rozwinąć w dużych rozmiarach system sprzedaży bezpośrednio z Niemiec, a przy takim systemie powyższy wypadek mógłby się częściej powtórzyć. To też dużem uspokojeniem jest, jeśli można liczyć na dyskrecję swego ekspedytora.

Z tego widać jak słuszną jest zasada bezwzględnego przestrzegania tajemnicy handlowej przez ekspedytora.

PRZYDZIAŁ DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE. EKSPORTOWANE DO HISZPANJI.

Zgodnie z przepisami obowiązującemi w Hiszpanji przydział dewiz na pokrycie należności z tytułu importu towarów zagranicznych następuje na podstawie podania wniesionego przez firmę importującą do Centrali Dewiz (Centro de Contratacion de Moneda).

W stosunkach wymiennych z Polską przydział dewiz za towary polskie nie napotyka na trudności, z zastrzeżeniem jednak, że odbiorca hiszpański dopełni wszelkich formalności przez Centralę wspomnianą wymaganych. Polscy eksporterzy winni przedewszystkiem pamiętać, że przydział następuje w 60 dni od daty wniesienia podania. a nie od daty faktury.

W związku z tem we własnym interesie muszą eksporterzy polscy wymagać od swego odbiorcy w Hiszpanji, by ten po odbiorze towaru jaknajszybciej wniósł udokumentowane podanie do Centrali Dewiz. O ile odbiorca zwleka ze złożeniem podania, tem samem opóźnia się nieraz poważnie termin przydziału dewiz, co zkolei powoduje reklamacje eksporterów polskich nieuzasadnione z punktu widzenia hiszpańskich władz dewizowych, które w stosunku do przywozu z Polski przestrzegają ściśle wyżej wskazanego 60-dniowego terminu przydziału dewiz. —

Eksporterzy polscy traktować winni kwestje te po kupiecku i bez stwierdzenia przekroczenia terminu przydziału dewiz, licząc od dnia wniesienia podania, nie mogą występować z reklamacjami, mogącemi zniechęcić Hiszpanję do stosunków wymiennych z Polską. Rynek hiszpański jest wypłacalnym i żadnych obaw pod tym względem niema. Uwzględniać trzeba tylko zgóry, że należność za dokonany eksport uzyskuje się w 2 miesiące od daty wniesienia do Centrali Dewiz udokumentowanego podania.

Przy każdej dostawie eksporterzy polscy winni polecać swemu odbiorcy, by możliwie prędko złożył podanie wraz z wymaganemi dowodami, oraz powiadomił eksportera o dacie, w której podanie zostało wniesione oraz numerze, za którym zostało przyjęte przez Centralę Dewiz, jak również nazwie instytucji bankowej pośredniczącej w tranzakcji. O ile po upływie 60 dni od daty podania dewizy nie zostały przedzielone, może eksporter polski zwrócić się do Poselstwa R. P. w Madrycie z prośbą o interwencję, przyczem wskazać winien oprócz danych uzyskanych od odbiorcy dokładny adres i nazwę firmy hiszpańskiej, wysokość należnej kwoty i walutę w jakiej należność miała być płatna, oraz rodzaj i nazwę towaru wyeksportowanego. Wszelkie reklamacje przed upływem przewidzianego przez Centralę Dewiz terminu nie będą mogły być przedmiotem interwencji ze strony Poselstwa.

Poselstwo R. P. w Madrycie.

NOWY SYSTEM DEWIZOWY W RUMUNJI

W wykonaniu dekretu, wprowadzającego nowy system handlu zagranicznego, Rumuński Bank Narodowy wydał komunikat w sprawie zastosowania z punktu widzenia dewizowego postanowień nowego systemu, który wszedł w życie z d. 10 marca r. b. — Treść komunikatu Rumuńskiego Banku Narodowego, podajemy poniżej w dosłownem tłumaczeniu, zwracając jednocześnie uwagę eksporterów polskich na fakt, że Polska posiada z Rumunją umowę, regulującą wymianę towarową.

„Na podstawie Dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z dnia 5 marca b. r. dotyczącego reglamentacji handlu zagranicznego Bank Narodowy komunikuje, co następuje:

1) Bank Narodowy będzie zawiadamiał o wpływie dewiz wynikających z eksportu dokonanego po 10 marca b. r. bank autoryzowany, przez który zostały zainkasowane odnośne dokumenty eksportowe, lub też bank autoryzowany wskazany przez eksportera, o ile inkaso dokumentów nie zostało przeprowadzone przez który z banków autoryzowanych. W swojem zawiadomieniu Bank Narodowy będzie podawał sumę dewiz, któremi dany eksporter może rozporządzać w myśl art. III Dziennika t. zn. przy eksporcie nafty 40% wartości wywiezionego towaru, przy eksporcie innych artykułów zaś 60% wartości wywiezionego towaru.

2) Dewizy, oddane do dyspozycji eksporterów mogą być zużyte w sposób następujący:

a) na zapłatę towarów skontyngentowanych, na które zostały wydane pozwolenia przywozu po 10 marca 1935 r.

b) na zapłatę towarów nieskontyngentowanych, importowanych po 10 marca 1935 r.;

c) na zapłatę zaległości handlowych w proporcji maksimum 15% kwoty oddanej do dyspozycji eksporterowi.

Definicja „zaległości handlowe“ obejmuje wszystkie należności za towary skontyngentowane, importowane na zasadzie pozwoleń przywozowych, wydanych przed 15 listopada 1934 r. oraz należności za towary nieskontyngentowane, oclone przed tą datą.

W wypadku, kiedy układy clearingowe przewidują inne daty odróżnienia importu bieżącego od importu zaległego, daty ustanowione przez te układy będą respektowane.

d) na wypłaty prywatne zagranicą (studja, turystyka, względy zdrowotne, przewóz osób i t. d.) w proporcji maksimum 5% sum oddanych do dyspozycji eksporterom.

3) Reasumując, dewizy wynikające z eksportu dokonanego po 10 marca b. r. w ramach kwot 40% przy eksporcie nafty i 60% przy eksporcie innych towarów, mogą być używane, na podstawie wskazówek eksporterów, rozporządzających temi dewizami, w sposób następujący:

a) na zapłatę importu towarów skontyngentowanych, na które zostały wydane pozwolenia po 10 marca 1935,

b) na zapłatę importu towarów nieskontyngentowanych, wprowadzonych do Rumunji po 10 marca 1935,

c) na zapłatę zaległych należności handlowych (ale tylko w ramach 15% rozporządzalnych dewiz),

d) na wypłaty prywatne zagranicą (w ramach 5% rozporządzalnych dewiz).

Procedura uzyskiwania dewiz.

4) Osoby, starające się o dewizy na potrzeby importu bieżącego i na uregulowanie zaległości będą składać podania o przydział dewiz, wraz z odnośnemi dokumentami, jak dotychczas do banków autoryzowanych, które będą je przedkładały Bankowi Narodowemu do zbadania.

Bank Narodowy będzie zwracał bankom podania uznane za wystarczające i będzie dokonywał transferu, po przedstawieniu bordero lub dowodu negocjowania ze strony banku autoryzowanego.

5) Osoby, starające się o dewizy w celach prywatnych (studja, wyjazdy zdrowotne, turystyczne itp) będą składać podania wraz z dokumentami do banków. Te ostatnie będą je przesyłać komisji specjalnej, stworzonej w myśl dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z 5 marca 1935 r., która funkcjonuje przy Dyrekcji Reglamentacji Handlu Zagranicznego w gmachu Banku Marmarosch Blank et Co.

Żadne podanie tego rodzaju nie będzie przyjęte przez Bank Narodowy.

Komisja będzie komunikowała bankom podanie zaaprobowane, które zkolei będą je przekazywały do Banku Narodowego w celu dokonania transferu.

Na prowincji, aż do nowych dyspozycyj, podania osób prywatnych będą składane do oddziałów Banku Narodowego, które będą je przesyłać Centrali, skąd będą przekazywane Komisji specjalnej do decyzji.

Dewizy z krajów, z któremi Rumunja ma clearingi.

Zgodnie z art. IV wyżej wym. dziennika Rady Ministrów, dewizy wynikające z eksportu do krajów. z któremi Rumunja posiada umowy clearingowe, będą używane, przy wszystkich rodzajach wypłat zagranicznych (import, zaległości i t. p.), stosownie do postanowień tych umów.

7) Co się tyczy kwot dewizowych, oddanych do dyspozycji eksporterów w celu negocjacji, to będą one odpowiadały kwotom ustalonym przez art. III. dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z dn. 5 marca 1935, t. zn., będą wynosić 40% wartości eksportu nafty i 60% wartości innego eksportu, a to nawet

wówczas kiedy, według układów, kwoty w celu wykonywania różnych wypłat, przewidzianych w układach, są inne.

Jednak negocjacja dewiz przez eksporterów nie może mieć miejsca w wypadkach, kiedy przewidywania układów temu się sprzeciwiają.

Zaznacza się, że zostały wdrożone interwencje w krajach, z któremi istnieją umowy clearingowe, uniemożliwiające negocjację dewiz w celu dostosowania tych umów do nowego reżimu.

Publiczność zostanie poinformowana we właściwym czasie o rezultacie tych interwencyj.

8) W wypadku Austrji i Węgier, z któremi istnieją umowy clearingu prywatnego, tranzakcje będą dokonywane, aż do zmiany tych umów, w myśl ich brzmienia".

ZWYCZAJOWE KLAUZULE HANDLOWE W SZWECJI.

W celu zaznajomienia eksporterów polskich ze zwyczajowemi klauzulami handlowemi w Szwecji podajemy omówienie tych klauzul. Stosowane są następujące: f. o. b., f. a. s., franco wagon, franco miejsce przeznaczenia, c. i. f. lub c. a. f. c. and f. (z podaniem miejsca przeznaczenia).

Fob lub F. o. b. (free on board) z podaniem portu załadunkowego. Pisze się też po szwedzku: *„Fritt ombord"*.

Sprzedający zobowiązuje się:

1) Wysłać swoim kosztem towar do umówionego portu załadunkowego;

2) Załatwić załadowanie towaru na statek i opłacić wynikłe stąd koszty;

a) Według prawa szwedzkiego jednak zakres obowiązków sprzedawcy w tym względzie zależny jest od ustawodawstwa i obyczajów handlowych w miejscu załadowania. Natomiast koszty układania towaru wewnątrz statku („stoway") ponosi zazwyczaj kupujący.

b) Odnośnie opłat portowych, opłat eksportowych itp. niema w Szwecji ustalonych uzansów. Jednakże prawnicy uważają, że o ile opłaty te mają być uiszczone przed załadowaniem, to powinien ponosić je sprzedający, natomiast w razie gdy mają być uiszczone przed wyklarowaniem statku z portu, ponosi je kupujący.

3) Wydać odnośny konosament;

4) Ponosić ryzyko za towar, aż do chwili jego przeniesienia wewnątrz kadłubu (ew. pokładu) statku.

Kupujący ma obowiązek:

1) Zamówić statek lub potrzebne pomieszczenie na statku i zawiadomić sprzedającego o czasie, w którym statek będzie stał do dyspozycji tak, aby sprzedający mógł załadować towar w okresie ustalonym w umowie:

2) Ponosić ryzyko za towar od chwili, gdy towar dostał się wewnątrz rufy statku;

3) Zapłacić należną sumę wzamian za dokumenty (konosament i fakturę), o ile nie jest inaczej postanowione w umowie.

Klauzula „fob" oznacza pozatem w/g prawodawstwa szwedzkiego, że:

1) Sprzedający może, jeśli sprzedaż była umówiona za gotówkę, zabronić wydania towaru kupującemu przed uiszczeniem zapłaty;

2) Sprzedający ma prawo zaniechać wykonania umowy, o ile zapłata nie została uiszczona lub została opóźniona;

3) Jeśli kupujący ogłosił upadłość lub niewypłacalność lub wogóle okaże się niewypłacalnym, sprzedający ma prawo — nawet jeśli zobowiązał się udzielić kredytu — wstrzymać wydanie towaru kupującemu, aż do chwili wystawienia gwarancji na sumę kupna. Jednakże sprzedający nie może korzystać z prawa wstrzymania wydania towaru, jeśli konosament, nie będąc zaopatrzonym w klauzule warunkującą, jak powyżej, jego cesję, został nabyty przez osobę trzecią w dobrej wierze;

4) Zgodność gatunkowości i ilości towaru z umową powinna być osądzona według stanu towaru w chwili jego załadowania na okręt;

5) Czas reklamacji odnośnie i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia:

6) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, kupujący nie ma prawa odmówić zapłaty z powodu, że towar jeszcze nie nadszedł, albo, że kupujący jeszcze nie zdążył zbadać towaru, albo, że towar podczas podróży został uszkodzony lub zaginął.

To co wyżej powiedziano o odmowie zapłaty, odnosi się też do akceptowania weksli, o ile zapłata w tej formie była umówiona.

„Fritt vid fartygs sida" lub „F. A. S." (z podaniem portu załadunkowego). *(Franco pod bok statku).*

Sprzedający powinien:

1) Własnym kosztem wysłać towar do umówionego portu załadunkowego i transportować go pod bok okrętu bądź na wybrzeżu („quay"), przy którem okręt stacjonuje, albo na lichtugach do statku, jeśli ów nie stoi u brzegu:

2) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili, gdy towar dostał się wewnątrz burty statku (mimo, że właściwie sprzedający wypełnił już swe zobowiązanie, dostarczając towar pod burtę statku).

Kupujący powinien:

1) Zamówić statek, albo odpowiednie pomieszczenie na statek oraz powiadomić sprzedającego o czasie, w jakim statek będzie do dyspozycji, tak, aby sprzedający mógł dostarczyć towar do statku w terminie ustalonym w umowie;

2) Zapłacić koszta załadowania towaru na statek;

3) Ponosić ryzyko za towar od chwili, gdy towar znalazł się wewnątrz burty statku.

„Fritt a banvagn“ (z podaniem miejsca odejścia wagonu), (po polsku *„Franco wagon“*).

Sprzedający ma obowiązek:

1) Zamówić wagon;

2) Załadować towar do wagonu w terminie umówionym;

3) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili zakończenia ładowania.

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko za towar od chwili załadowania towaru do wagonu;

2) Ponosić wszelkie koszta transportowe od miejsca odejścia wagonu aż do miejsca przeznaczenia;

3) O ile nie zostało inaczej umówione, dokonać zapłaty wzamian za fakturę oraz list frachtowy, jeśli przez wręczenie ostatniego dokumentu kupującemu, prawo dyspozycji towarem przechodzi na niego.

Omówiona powyżej klauzula obejmuje pozatem, w/g prawa szwedzkiego, następujące obowiązki:

1) Sprzedający może przy kupnie za gotówkę przeszkodzić wydaniu towaru kupującemu inaczej niż za zapłatę;

2) Sprzedający ma prawo nie dokonać sprzedaży, jeśli zapłata nie zostanie uiszczona lub będzie opóźniona;

3) Jeśli kupujący ogłosił upadłość lub niewypłacalność, lub wogóle jest bez środków, sprzedający ma prawo — nawet gdyby przyrzekł kredyt, wstrzymać wydanie towaru kupującemu, aż do wystawienia przez tegoż gwarancji na sumę kupna;

4) Stan gatunkowy i ilościowy towaru powinien być osądzony w/g stanu towaru w chwili ukończenia załadowania;

5) Czas reklamacji odnośnie gatunkowości i ilości towaru zaczyna się dopiero w chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia.

Poselstwo R. P. w Sztokholmie.

RYNEK OBUWIA GUMOWEGO W HOLANDJI.

Od dłuższego już czasu warunki zbytu dla polskiego obuwia gumowego kształtują się w Holandji niekorzystnie, zwłaszcza wskutek wzmożonej ostatnio konkurencji obuwia gumowego rosyjskiego i łotewskiego. Obecnie przybywa nowy czynnik, który może wpłynąć hamująco na eksport polski mianowicie w Holandji uruchamia firma czeska Bata dwie fabryki, które częściowo mają być zatrudnione produkcją obuwia gumowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MARCA DO 7 KWIETNIA 1935 R.

AUSTRJA. Z dniem 1-go bm. weszła w życie zapowiedziana dawno podwyżka cła przywozowego na obuwie gumowe z poz. austrjackiej Taryfy Celnej Nr. 259a, a mianowicie ze zł kor. 120,— na zł kor. 180,— za 100 kg. Dotychczasowe związanie w wysokości zł. kor. 120,— w umowie handlowej z Francją zostało przez Austrję wypowiedziane i przestało obowiązywać z dniem 31 marca br.

BELGJA. Od dnia 21 marca rb. wprowadzone zostały kontyngenty na następujące artykuły:

poz. 496	Przędza ze sztucznego jedwabiu,
poz. 501	Tkaniny z jedwabiu naturaln.: krepowe,
poz. 501 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: krepowe.
poz. 502	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tiule i tkaniny do wyrobu filetów,
poz. 502 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: tiule i tkaniny do wyrobu filetów,
poz. 503	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tkaniny dziane,
poz. 503 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: tkaniny dziane,
poz. 509 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: inne tkaniny oddzielnie niewymienione,
poz. 510	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tkaniny z jedwabiu buretowego, niezawierające jedwabiu naturalnego czystego, ani wyczesków jedwabiu naturalnego,
poz. 511	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: inne tkaniny osobno niewymienione,
poz. 611	Ubrania męskie niewymienione osobno.
poz. 612	Ubrania damskie, osobno niewymienione,
poz. 621	Krawaty wszelkie.
poz. 622	Kołnierzyki, mankiety, gorsy do koszul.

Pozwolenia w imieniu Min. Gospodarki wydaje Gen. Inspektor Przemysłu.

Centralny Urząd Dewizowy ogłosił przepisy wykonawcze do rozporządzenia o reglamentacji dewizowej, w myśl których ograniczeniom dewizowym podlegają tylko tranzakcje obcemi walutami i dewizami, posiadające charakter spekulacyjny. Natomiast wyłączone są z pod wszelkich ograniczeń tranzakcje, które posiadają charakter normalny i odpowiadają regularnym operacjom gospodarczym. Następnie zostały zniesione całkowicie ograniczenia dotyczące wywozu z Belgji banknotów i monet. Kontami w obcych walutach należącemi do osób przebywających zagranicą, osoby te mogą dysponować bez żadnego ograniczenia. Krajowcy mogą korzystać z tego rodzaju kont tylko w ramach ogólnych przepisów dewizowych. Przedsiębiorstwa, mające swą siedzibę na terytorjum belgijsko-luksemburskiem, które posiadają filję zagranicą, będą otrzymywały dewizy dla filji po wykazaniu, że chodzi tu o zapotrzebowanie dewiz na cele gospodarcze.

W Monitorze belgijskim z dnia 31 marca rb. ogłoszona została ustawa, przedłużająca uprawnienia przyznane królowi ustawami poprzedniemi w zakresie zarządzeń finansowych do 1 kwietnia 1936 r. Ustawa monetarna ogłoszona w tym samym Monitorze przewiduje ustalenie nowego parytetu franka, który nie będzie niższy niż 70, a wyższy niż 75% parytetu dotychczasowego. Dekret król. ustala bazę dla operacyj zakupu i sprzedaży dewiz zagranicznych, przyjmując za podstawę wagę czystego złota w 1 beldze — 0.150632 gr.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28. III. rb. zaszeregowany został przywóz chlorku magnezowego z poz. 600 a) do systemu pozwoleniowego.

Z powodu dalszego podniesienia się cen zbóż, obniżone zostały na kwiecień cła podatkowe na zboża w sposób następujący: pszenica orkisz 16 (dotąd 18), żyto 28 (30), jęczmień 28 (29), owiesc 25 (26) Kc.

FINLANDJA. Min. Finansów zarządziło zmianę brzmienia §§ 6 i 9 w rozporządzeniu z dn. 1. 10. 34 r. dotyczącem wwozu koksu z krajów poza W. Brytanją

i Irlandją. Między innemi najważniejszą zmianą jest przepis dozwalający na sprowadzenie koksu niebrytyjskiego pochodzenia tylko w ⅓ (dotychczas ⅔) ilości importu koksu brytyjskiego, sprowadzonego przez poszczególnych importerów po dokonaniu przepisanych formalności.

Rząd finlandzki w celu ochrony zbytu krajowego żyta wniósł wniosek do parlamentu o wprowadzenie zakazu lub ograniczenie wwozu żyta. W układzie handlowym z dnia 18. 9. 34 r.. Finlandja przyznała Estonji zniżkę celną na żyto. Dobre urodzaje w Finlandji w roku 1934 uczyniły zbędnym import estońskiego żyta. Wobec powyższego toczą się w Tallinie narady finlandzko-estońskie, na których Finlandja dąży do zmiany umowy w tym kierunku, aby wykonanie jej nie szkodziło interesom fińskiego rolnictwa.

HOLANDJA. **Cement.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 35. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Ustawowo przysługuje 50% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 45% wartości).

Linoleum. Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. IV. 36. Okres bazowy 1. VII. 33 — 1. I. 34. Ustawowo przysługuje 50% wagi przeciętnego importu podczas okresu bazowego (uprzednio 35% wartości).

Saletra chilijska. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. VII. 35. Lata bazowe bez zmian. — 1932/33. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Ryż łuszczony. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. IV. 36. Rok bazowy bez zmian 1932. Ustawowo przysługuje 50% ilości importu w roku bazowym (uprzednio 60% wartości).

Mąka ryżowa. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. IV. 36. Lata bazowe bez zmian — 1932/33. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 100% wartości).

Mąka żytnia. Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. IV. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 40% wartości).

Rozszerzono zarządzenie kontyngentujące import **elektrycznego drutu izolowanego** na druty elektryczne w emaljowanej rurce.

Zniesiono dnia 1. IV. 35 skontyngentowanie importu **odkurzaczy i ich części.**

Opłata monopolowa od wwożonych do Holandji makuchów, która była w swoim czasie ustalona w wysokości hfl. 1,50 od 100 kg została zniesiona. Zamiast stałej opłaty będą co tydzień ustalone przez Ministra Spraw Ekonomicznych na podstawie orzeczeń komisji rzeczoznawców przy Monopolu Mąki opłaty w odniesieniu do poszczególnych rodzajów importowanych makuchów.

W dniu 3. IV. 35 ogłoszony został dekret o skontyngentowaniu wwozu superfosfatu z dniem 1. IV. 35 na przeciąg 3 mies. Kontyngent wynosi 100% przeciętnej ilości wwozu w miesiącach kwiecień, maj, czerwiec lat bazowych 1931 i 1932.

Kontyngent na przędzę ze sztucznego jedwabiu (patrz „Inf. Eksp." Nr. 8, str. 10) na okres od 1. III. 35 do 1. VI. 35 wynosi 70% przeciętnego przywozu podczas lat bazowych 1933/34. Kontyngenty są przydzielane importerom na cały okres kontyngentowy. Niewykorzystane nie są przenoszone na okres następny.

WŁOCHY. Na okres trzymiesięczny od 1 kwietnia do 30 czerwca br. podwyższone zostały kontyngenty importowe na niektóre surowce.

Surowce te, poniżej wymienione, dopuszczone będą do importu w ramach kontyngentów procentowych w stosunku do importu dokonanego w czasie od 1-go kwietnia do 30 czerwca 1934 r., na podstawie przedkładanych przez importerów kwitów celnych z tego okresu.

Odnośnie bawełny, celulozy, rud żelaza i ołowiu, łomu żelaznego oraz stalowego, kontyngenty procentowe zostaną ustalone w najbliższym czasie.

Nazwa towaru	poz. tar. celn.	kontyng. %
Oleje	126	50
Olej palmowy	133	50
Tłuszcze niewym. zwierzęce	137 a 2	50
Juta surowa	144 a	50
Włókna rośl. surowe	147 a	50
Szczecina surowa	214 a	50
Szczecina czyszczona	215 b	60
Miner. mangan i żelazo-mangan.	274	70
Łom żeliwny	279	60
Surówka zwykła	280 a	50
Stopy surowe (chrom. żel. krzem. mang.)	281 b,c,d,f,j	50
Nikiel i stopy	376 a	50
Cyna i stopy	383 a	60
Szlaka cynkowa	386 b	50
Fosfaty naturalne	365	50
Mika surowa	593	50
Grafit	601	70
Korale surowe	636 a	60
Perł. macica	637 a	60
Kości surowe	639 a	60
Odpadki celulozy	642 I a	35
Terpentyna	645	60
Parafina stała	650	40
Inne gumy	654 b	50
Kalafonja	655 a	50
Żywice i inne niewym.	655 b 2	50
Gumożywice	556 b I	56
Guma elastyczna surowa	826 a	50
Gąbki zwykłe surowe	935 a 1	70
Żołądki solone	938 b	50
Szmaty	951	40

Wymienione kontyngenty nie odnoszą się do towarów pochodzących z krajów, z któremi zawarto układy, oraz importowanych do Włoch w ramach kompensacji prywatnej przy równoczesnym eksporcie produktów włoskich.

W Gazzetta Ufficiale z 26 marca br. ukazał się dekret król. z daty 28 lutego br. wprowadzający zmiany taryfy celnej w poz. 139 wosk, niewymieniony: b) 1) w stanie surowym — 55 lir; 2) bielony lub czyszczony — 75 lirów od 1 q;

w poz. 643 oleje mineralne, surowe b) 1) oleje białe i do transform. — 70 lir.: 2) inne 25 lirów od 1 q.

Olej wazelinowy biały dla łuszczarni ryżu oraz oleje mineralne smarowe, inne, przeznaczone do wyrobu białych olejów i dla transformatorów, są zwolnione od cła na warunkach, które będą ustalone przez Ministra Skarbu.

Podatek od sprzedaży olejów mineralnych wynosi lir. 75 od 1 q. olejów miner. białych i dla transformatorów (poz. 643b, 1); Nr. 35 od 1 q. olejów mineralnych smarowych, innych (poz. 643b) 2), lir. 22 od 1 q. oleju wazelinowego białego dla łuszczarni ryżu. Oleje smarowe inne przeznaczone do wyrobu olejów mineralnych białych i dla transformatorów dopuszczone są do importu i zwolnione od podatku sprzedażnego na tych samych warunkach, jakie ustalone są dla zwolnienia od cła.

Utrzymany jest w mocy podatek 15% ad valorem, (według dekretu z 24. 9. 31, Nr. 1137) od wosku, niewymienionego, z poz. 139b) taryfy celnej.

Natomiast oleje mineralne smarowe przeznaczone dla jakichkolwiek celów, według poz. 643b) taryfy, zwolnione są od podatku „ad valorem" na mocy dekretu z 3. II. 34 Nr. 88.

Do poz. 298d taryfy celnej dodaje się następującą uwagę: „Na podstawie warunków i przepisów, które będą wydane przez Ministra Skarbu, korzystają z traktowania odnoszącego się do łomów żelaznych i stalowych niżej wymienione materjały żelazne i stalowe — o ile przeznaczone do wyrobu nakryć stołowych — a więc: odcinki nowe blach żelaznych użytych do wyrobu kotłów, wagonów lub kadłubów okrętowych, wysortowane kadzie i ich ułamki, rygle drugiej jakości. ułamki blach okrągłe, owalne lub kwadratowe i odpadki pochodzące z nieudanego walcowania blachy".

Dekret wszedł w życie z dniem 26 marca 1935 r.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Brukseli pragnie wejść w stosunki handlowe z polską wytwórnią wyrobów fajansowych wszelkiego rodzaju. P/9337/61/Ż.

Fabryka papieru w Medjolanie interesuje się importem żywicy drzew iglastych z Polski. P/8458/47/Ż.

Firma kanadyjska pragnie importować szkło stołowe z Polski. P/8960/63/Ż.

Firma w Buenos Aires interesuje się importem preparatów chemicznych. P/8936/47/Ż.

Firmy angielskie interesują się importem z Polski węgla drzewnego (z twardego drzewa jak: brzoza, buk itd.) Węgiel ma być sortowany według wielkości ziarna. P/9689/47/KC.

Firma w Hadze interesuje się importem z Polski wyrobów z drzewa bukowego dla gospodarstwa domowego (wyłączając meble) a mianowicie: tackami, łyżkami drewnianemi, siedzeniami na bidety, stolnicami i t. p. P/8708/40/KC.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZDROWE TENDENCJE ROZWOJOWE NASZEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Za 2—3 tygodnie wyruszy na połowy północno - morskie rybacka flotyla „Mewy", która po raz pierwszy tego roku zimowała w Gdyni. Na statkach tych w liczbie 15-tu tym razem już się znacznie zwiększy odsetek polskiej załogi. Dzięki przeprowadzonemu szkoleniu fachowemu na specjalnych kursach, zorganizowanych przez Morski Instytut Rybacki udział polskiej załogi odrazu podnosi się do 50 proc. obsady całej flotyli. To już znaczny krok naprzód. Tracą się już wszelkie nawet pozory sztuczności; towarzystwo dalekomorskich połowów „Mewa" już i pod względem użytej fachowej pracy staje się warsztatem rodzimej pracy na pełnem morzu.

Równocześnie daje się zauważyć ożywienie zainteresowania naszych rybaków dla połowów bornholmskich, gdzie nietylko połowy dorszy i flądr, ale i połowy łososi widzą coraz więcej naszych kutrów. Zainteresowanie temi połowami byłoby bezwątpienia o wiele większe, gdyby rynek nasz był lepiej przygotowany do konsumcji świeżej ryby z tych połowów, zwłaszcza do konsumcji dorszy.

W przybrzeżnych połowach również widzimy zdrowy objaw przejścia do silniejszych motorów i większych kutrów, a to w głównym celu połowów szprotów włókiem. Te ostatnie połowy wymagają od rybaków większego rozmachu w pracy, dalszych i dłuższych wyjazdów, większej inicjatywy, większego fizycznego wysiłku, większego ryzyka również.

Metody pełnomorskich połowów coraz więcej są przyswajane przez naszych rybaków. Jak widać na wszystkich trzech odcinkach: północnomorskim, pełnomorskim - bałtyckim i przybrzeżnym idziemy dużemi krokami naprzód. Rybacy nasi nietylko są dziś lepiej przygotowani do połowów dalekomorskich niż jeszcze kilka lat temu, ale okazują pełne zainteresowanie dla nich, rozumiejąc dobrze, że „nie święci garnki lepią". Wzorowa szkoła masowych połowów sieciami pławnemi jaką jest polska flotyla lugrów „Mewy" typu holenderskiego może być jeszcze uzupełniona statkami - trawlerami, do których przygotowaniem są również bałtyckie połowy włókiem.

Słabem miejscem tego obiecującego rozwoju naszego rybactwa na Bałtyku i na morzu Północnem jest niewystarczająco rozwinięte spożycie w kraju dorsza w ciągu całego roku i szprota w tak korzystnie dla jego konsumcji przypadającym sezonie zimowym. Zarysowuje się tendencja ograniczania połowów (szproty) i ograniczania się do zamrażania (dorsze): hamuje się tem samem również dalsze połowy, zamiast doprowadzenia do jaknajwiększej konsumcji jaknajświeższego towaru — surowego lub wędzonego.

Wszystkie kraje walczyły i walczą o zwiększenie konsumcji morskiej ryby. I u nas walka ta musi być uporczywa, wielostronna i gruntowna, ażeby usunąć jedyny hamulec z drogi tak pięknie się zapowiadającej, drogi rozwojowej naszych własnych połowów morskich.

KRONIKA.

— **TENDENCJA NA RYNKU SOLONEGO ŚLEDZIA** w Gdyni wbrew oczekiwaniom i po świętach pozostała słaba. Przyczynę tego widzieć można w podwójnem działaniu: słabej zdolności nabywczej ludności i w skutkach odpływu kapitałów do branży owoców południowych, które wciąż jeszcze mają swoje działanie.

— **NA RYNKU WĘDZONEJ RYBY** sytuacja bez zmian. Szprotów wędzi się obecnie około 30% ilości z okresu przedświątecznego, za surowiec płacą wędzarnie 6—7 złotych za 50 kg. Sezon szprotów można uważać za zakończony w wędzarnictwie, gdyż wędzą je tylko niektóre wędzarnie i to obok łososi, dorszy w kawałkach, flądер i węgorzy.

WYSTAWY I TARGI

MIĘDZYNARODOWE TARGI W BUDAPESZCIE.

Od 3 do 13 maja 1935 r. odbędą się w Budapeszcie Targi Międzynarodowe. Są to najdawniejsze tego rodzaju targi w Europie, urządzane przez Izbę handlową i przemysłową od 30 lat i odbywają się co roku w porze wiosennej. W targach zeszłorocznych wzięło udział około 1500 wystawców. Zwiedzających było około 600 tys., w tej liczbie ponad 20 tys. cudzoziemców.

Z zamiarem dokonywania zakupów zwiedzają Targi budapeszteńskie interesanci z przeszło 20 państw.

W ramach 200 grup towarowych umożliwiają Targi dokładny przegląd nietylko produktów węgierskiego przemysłu fabrycznego, lecz również i płodów rolnictwa węgierskiego, które dzięki ułatwieniom transportowym i dewizowym, przewidzianym na czas trwania Targów, mogą być eksportowane na szczególnie dogodnych warunkach.

Na podstawie legitymacji targowej udzielane są następujące ulgi:

1. Ulgi przejazdowe na linjach komunikacyjnych 65 przedsiębiorstw w 26 państwach.
2. Wjazd do Węgier bez wizy; wizę można otrzymać dodatkowo na terenie Targów za opłatą zniżoną.
3. Ulgi tranzytowo - wizowe w przejeździe przez Austrję, Rumunję, Niemcy i Włochy.
4. Wolny wstęp na teren Targów.
5. Ulgowe leczenie w słynnych kąpielach leczniczych i sanatorjach w Budapeszcie.
6. Ulgowy wstęp do galeryj, muzeów, kinematografów, teatrów itp.
7. 33%-owe zniżki kolejowe i okrętowe dla osób wyjeżdżających z Budapesztu w celu zwiedzenia prowincji węgierskiej.

Ważność ulg rozpoczyna się na kilka dni przed otwarciem i trwa przez kilka dni po zamknięciu Targów. O szczegółach informują biura podróży i zastępstwo honorowe.

Ulgi handlowe dla nabywców towarów są następujące:

1. Przy tranzakcjach eksportowych — ulgi przewozowe i dewizowe.
2. Teren Targów stanowi obszar wolnocłowy.
3. Ułatwienia przy magazynowaniu towarów.
4. Towary, przewożone na podstawie tranzakcyj, zawartych na terenie Targów, korzystają na linjach Węgierskich Kolei Państwowych przez jeden miesiąc z 10%-owej zniżki taryfowej.
5. Handlowa służba informacyjna za pośrednictwem radja.
6. Inne ułatwienia w związku z zawieraniem tranzakcyj.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW JAJCZARSKICH I MLECZARSKICH.

Masło.

W związku ze świętami Wielkanocnemi na rynku wyraźnie zaznaczyła się aktywność handlowa. Brak wystarczających dowozów świeżego masła spowodował dalszą zniżkę cen, które pod koniec okresu sprawozd. osiągnęły poziom zł 3,00—3,10 za kg masła I gatunku w hurcie. Z położenia tego skorzystało również masło z chłodni, którego resztki znalazły się na rynku i znajduje chętnych nabywców.

Zagranica bez zmiany.

Jaja.

Wskutek zwiększonego zapotrzebowania świątecznego ceny zwyżkowały. W dniu 13 bm. płacono za jaja świeże z Poznańskiego zł 70 do 72 za skrzynię 24-kopową. Tendencja mocna.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	24. 4.	27. 4.	1. 5.	4. 5.
Śląsk	1. 5.	4. 5.	8. 5.	11. 5.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandram — z Gdyni 4. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.

s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	29. 4.	2. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Annelise — z Gdyni 18/20. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 4.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 4.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 29. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 6. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 7. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 1. 5. s/s Iwan — z Gdyni 15. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaethe	27. 4.	30. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 4. s/s Akershus — z Gdyni 3. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4. s/s Ursa — z Gdyni 13. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 30. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	25. 4.	27. 4.
Oscar Fridrich	29. 4.	1. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	30. 4.	4. 5.	9. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 25. 4. — z Gdańska 27. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oberon — z Gdyni 28. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 30. 4. — z Gdyni 2. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 30. 4. — z Gdyni 2. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Katholm — z Gdyni 23. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 26. 4. s/s Majorca — z Gdyni 4. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4. s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 11. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 11. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 17. 4.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 15. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 2. 5. m/s Roland — z Gdyni 15. 5.
m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4. s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni 29. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 22. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe

Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Oran — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 kwietnia:

m/s TIRADENTES lin. z Savannah z bawełną, Bergenske.

s/s JAEDEREN lin. zach. norweska tylko po ładunek, Bergenske.

s/s SVANHOLM lin. zach. angielska (Manchester — Liverpool) z tow. Reinhold.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wył. i ładowania, Reinhold.

m/s CONSTANT z Rotterdamu z bananami, PAM.

s/s ZEESTER z Rotterdamu z bananami, PAM.

s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s MARS ze złomem, Rummel & Burton.
s/s KORSBORG po węgiel, Rummel & Burton.

29 kwietnia:

m/s LIMA lin. z Buenos Aires dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów włoskich, Rummel & Burton.
s/s KOŚCIUSZKO z Amsterdamu w powrocie z wycieczki na morze Śródziemne, Linja Gdynia — Ameryka.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ANNELIESE lin. po ładunek do Rygi i Lubeki, Lenczat.
s/s EGERIA lub substyt., lin. z Bremy dla wyład. i ład. do Rygi i Bremy, Prowe-Wolff.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład. Prowe—Wolff.
s/s FORSVIK lin. lewantyńskiej, Polsko-Lewant.
s/s BALTONIA lin. (lub 30-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Pol. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 1-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s ELGOE po węgiel, PAM.
s/s KINNE po węgiel, Reinhold.
s/s ENID po węgiel, Speed.
s/s FAGERVIK po węgiel, Speed.
s/s PLATO po węgiel, Bergenske.
s/s SVINT po węgiel, Bergenske.
s/s SATURN po węgiel, Bergenske.
s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

30 kwietnia:

s/s PORT ADELAIDE lin. australijska z wełną, PAM.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s CHARKOW z portów Marokka i Algieru z towarami, Reinhold.
s/s FRODE z portów Gulfu z towarami, Reinhold.
s/s TAERNAN z Rotterdamu z bananami i drobn., PAM.
s/s GÖTA po węgiel, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

1 maja:

s/s CITY OF ORAN lin. po ład. na Daleki Wschód, PAM.
s/s IWAN lin. z Göteborga/Malmo z towarami, Bergenske.
s/s PAULINA po węgiel, Bergenske.

2 maja:

m/s VIKINGLAND lin. lewantyńskiej, Polska-Lewant.
s/s PHOEBUS lub substyt., lin. z Rotterdamu dla wyładunku i ładowania, Wolff.
m/s DELHI lin. indyjska tylko dla wyładowania, Bergenske.

3 maja:

s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s BOTILLA RUSS lin. po ładunek do Helsingforsu, Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s FLYNDERBORG po węgiel, Progress.

4 maja:

m/s SUMATRA lin. indyjska tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Norrköping/Stockholm dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CREMON lin. po ładunek do Abo (Turku) i Wasa, Lenczat.
s/s ALBERT lub subst. lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s MERCUR po węgiel. PAM.
s/s UTKLIPPAN po węgiel, PAM.
s/s NAALDVIJK ze złomem, PAM.

5 maja:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, Polbrit.
s/s ARIADNE lub substyt. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

6 maja:

s/s LECH lin. (lub 8-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 8-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s OTTILIE z Lubeki — Kłajpedy — Lipawy dla wył. i ładowania, Lenczat.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładunku i ładowania, Prowe.
s/s SÄRIMNER po węgiel, Bergenske.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s FRANKRIG po węgiel, Bergenske.
m/s CHISONE po węgiel, Polrob.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

7 maja:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pasażerami, pocztą i towarami, Lin. Gd. Ameryka.
s/s HERAKLES lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. zach.-norweska tylko po ładunek, Bergenske.
s/s TATTI lub substyt. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

8 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK IV | GDYNIA 5 maja 1935 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy

Zdarza się nierzadko w porcie gdyńskim, tak samo zresztą jak i w portach obcych, że załadowca towaru (którym jest najczęściej ekspedytor portowy) żąda od armatora, względnie maklera, agenta lub kapitana statku, wystawienia tzw. czystego konosamentu, wzamian za pisemne zobowiązanie, iż załadowca pokryje mu wszelkie straty, mogące wyniknąć z tego tytułu, czyli tzw. rewers. Zdarza się to zwłaszcza w tych wypadkach, gdy załadowca nie ma już czasu na usunięcie pewnych braków w opakowaniu towaru, względnie na stwierdzenie znaczenia tych braków przez rzeczoznawcę — a braki zostały stwierdzone przy przyjmowaniu towaru na statek i uwidocznione na tzw. kwicie sternika (mate's receipt). O ile chodzi o pewne przykłady praktyczne, mogą to być np. przesyłki mebli w skrzyniach, które zostały zamoczone skutkiem deszczu — ekspedytor powiadomiony jest jednak przez eksportera, że w skrzyniach znajduje się duża warstwa trocin, wobec czego wierzchnie zamoczenie skrzyni nie uszkodzi zapakowanego w niej mebla. Może zdarzyć się również, że oficer statku przyjmujący towar i wystawiający wyżej wspomniany kwit sternika, uzna pewne opakowanie za słabe dla danego transportu morskiego — załadowca jednak wie dobrze, że eksportująca fabryka opakowuje swój towar w sposób zupełnie dostateczny dla transportu morskiego a jedynie ten sposób opakowania nie jest jeszcze znany i wypróbowany przez dany statek. Podobnych przykładów praktycznych możnaby podać cały szereg.

Wspólną ich charakterystyką jest dobra wiara załadowcy (ekspedytora), któremu zależy na otrzymaniu czystego konosamentu pozbawionego jakichkolwiek wzmianek o uszkodzeniu wzgl. złem opakowaniu towaru — albowiem tylko na podstawie czystego konosamentu może uzyskać akredytywę bankową względnie efektywną zapłatę za wysłany towar.

Zanim przejdziemy do omówienia szeregu kwestyj prawnych wiążących się, wzgl. wynikających z wyżej podanej praktyki, celowem będzie zacytowanie pełnej treści tzw. rewersu, używanego w porcie gdyńskim:

„dot.: s/s (nazwa statku) z Gdyni do (nazwa portu przeznaczenia) konosament Nr.

Powyższym statkiem wysłaliśmy:

. . . .

i kwit sternika zaopatrzony jest w następującą wzmiankę:

. . . .

Prosimy WPanów o wydanie czystych konosamentów t. zn. bez umieszczenia w nich powyższej wzmianki.

Za wszelkie konsekwencje, mogące powstać w związku z nieumieszczeniem wymienionej klauzuli na konosamencie, odpowiadamy naszą firmą, oraz obowiązujemy się na pierwsze żądanie, bez kwestjonowania, wypłacić WPanom odnośną sumę, która zostanie od Nich zażądana."

Pomijając stylizację rewersu, operującą terminami nieprawniczemi („odpowiadamy naszą firmą") który to szczegół jest zresztą drugorzędny wobec zasady przyjętej również i

przez Polski Kodeks Zobowiązań, że „w umowach należy raczej badać jaki był wspólny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na dosłownem znaczeniu wyrazów“ (art. 108 K. Z.). —

Zbadać trzeba zasadniczą kwestję, jakie konsekwencje prawne i faktyczne pociąga za sobą wystawienie tzw. czystego konosamentu wzamian za wyżej podany rewers.

Wedle § 642 niemieckiego kodeksu handlowego, którego księga IV, obejmująca przepisy dotyczące handlu morskiego, została utrzymaną w mocy na podstawie art. XXIV przepisów wprowadzających do polskiego kodeksu handlowego, obowiązany jest kapitan statku po ukończeniu każdego poszczególnego załadunku, wystawić załadowcy niezwłocznie konosament za zwrotem prowizorycznego potwierdzenia odbioru towaru na statek, czyli wyżej wspomnianego kwitu sternika. Dodać jeszcze należy, że wystawienie konosamentu może nastąpić za zgodą załadowcy również co do towarów, które jeszcze nie zostały załadowane na statek, lecz jedynie przyjęte do transportu morskiego (received for shipment).

§ 643 zawiera instrukcyjne przepisy co do treści konosamentu, wymieniając pod pkt. 7, że konosament zawiera oznaczenie załadowanych wzgl. przyjętych do transportu towarów, ich ilości, oraz znaków.

Wedle zasady przyjętej przez niemiecki kodeks handlowy, konosament jest imienny, jednakże na żądanie załadowcy wystawia się go albo na zlecenie załadowcy, albo poprostu na zlecenie, która to forma jest najczęściej przyjęta w morskim obrocie handlowym.

Wedle § 647 oddanie konosamentu powoduje te same skutki, co oddanie ładunku. — W świetle tego postanowienia uwypukla się bardzo silnie charakter konosamentu, jako papieru wartościowego. Tradycja tego papieru pociąga za sobą nietylko przejście własności towaru, lecz również przelew praw co do samego dokumentu, czyli innemi słowy nietylko przelew praw rzeczowych, lecz również i przelew zobowiązania, wynikającego z dokumentu. W ten sposób właściciel konosamentu rozporządza za pomocą tego dokumentu towarem, na który on opiewa. Wykonuje przytem faktyczne władztwo nad towarem przez kapitana statku, na którego pokładzie towar się znajduje, wzgl. przez inny organ wykonawczy armatora (przewoźnika), jeżeli przewożone drogą morską towary znajdują się np. w magazynie należącym do tego ostatniego.

§ 651 zawiera ważny przepis, na podstawie którego konosament jest miarodajny dla stosunku prawnego pomiędzy armatorem (przewoźnikiem) a odbiorcą towaru. W szczególności, oddanie towaru odbiorcy, winno następować wedle treści konosamentu, przyczem armator jest odpowiedzialny w stosunku do odbiorcy towaru za zgodność oznaczenia przejętych towarów, podaną w konosamencie (§ 652) z tem, że odpowiedzialność armatora ogranicza się do zwrotu różnicy, wynikającej z niezgodności towarów z oznaczeniem podanem w konosamencie.

Przez oznaczenie towarów (Bezeichnung der Güter) rozumie się, wedle przeważającej opinji, oznaczenie towarów podług rodzaju, gatunku i stanu.

Na podstawie § 653 ma zastosowanie wyżej podana odpowiedzialność armatora także i w tym wypadku, gdy towary zostały oddane do transportu morskiego w opakowaniu wzgl. w zamkniętych naczyniach. Jednak w takim razie armator odpowiada za zgodność oznaczenia towarów jedynie tylko wtedy, jeżeli na podstawie staranności porządnego kapitana statku mógł dowiedzieć się o niezgodności oznaczenia. Należy dodać, że pod zamkniętemi naczyniami rozumie się takie opakowanie, jak wino w beczkach, kawa w workach, tytoń w zwojach itd. Jeżeli towary oddano nie kapitanowi statku, lecz wprost armatorowi lub jego zastępcy (maklerowi, agentowi), w takim razie na miejsce staranności porządnego kapitana statku wstępuje staranność porządnego armatora, maklera, agenta itd.

Od powyższej odpowiedzialności z konosamentu zwalniają armatora przepisy §§ 654 i następne w tym wypadku, jeżeli armator wzgl. jego zastępca zamieści w konosamencie t. zw. klauzule zwalniające, stwierdzające, że zawartość jest nieznaną (contents unknown) że nieznaną jest ilość, miara i waga (quantity, measures, weight unknown) wzgl. klauzule, stwierdzające zwolnienie od odpowiedzialności za połamanie, wyciekanie i uszkodzenie. — Klauzule te w razie zamieszczenia ich w konosamencie, zwalniają armatora od gwarancji wymienionej w § 652 jednakże tylko wtedy, jeżeli kapitan statku wzgl. osoba, za którą armator (przewoźnik) jest odpowiedzialny, nie ponoszą winy w odnośnem uszkodzeniu wzgl. braku. — Dla porządku należy zaznaczyć, że na podstawie innych klauzul zamieszczonych w umowie frachtowej (charter) i recypowanych przez konosament jak np.: „the ship is not responsible for loss or damage caused by insufficient packing“, lub „the ship is not responsible for accidents of whatsever kind“, również i od tej odpowiedzialności może się armator praktycznie uwolnić.

Najważniejszą jednak zasadą dla interesującego nas zagadnienia jest przepis § 658, który postanawia, że obowiązkiem kapitana (wzgl. armatora lub jego innego pełnomocnika) jest zaznaczyć w konosamencie braki towaru w tym wypadku jeżeli załadowane zostaną towary, których uszkodzenie, zły stan, albo złe opakowanie są widocznemi. W razie przeciwnym odpowiada on odbiorcy to-

waru nawet wtedy, gdy konosament zaopatrzony jest w klauzule zwalniające od odpowiedzialności za połamanie, wyciekanie i uszkodzenie.

Zasada wyrażona w § 658 niem. kodeksu handlowego uwydatnia różnicę, jaka zachodzi pomiędzy czystym konosamentem (clean bill of lading) a konosamentem zawierającym jedną z uwag wyżej wspomnianych. Formularz konosamentu czystego zawiera oświadczenie, iż towary zostały załadowane w widocznie dobrym stanie (in apparent good order and condition.) Oświadczenie takie jest b. ważne albowiem uzasadnia odpowiedzialność gwarancyjną armatora, przewidzianą w § 651, wynikającą z treści konosamentu, (odpowiedzialność skrypturalna).

Jeżeli zatem towary załadowane na statku wykazują w chwili przyjęcia ich czy to uszkodzenia, czy też zły stan (pod którym rozumieć należy nietylko stan, który można ogarnąć wzrokiem, lecz również innemi zmysłami, jak np. powonieniem) oraz złe opakowanie, jest obowiązkiem armatora uwidocznić te momenty w konosamencie. Ustawa nie przewiduje jednakże żadnej innej sankcji za niedopełnienie tego obowiązku, jak tylko obowiązek zwrotu różnicy wynikający z § 651.

O ile więc chodzi o postanowienia prawa morskiego, można uznać, że dopuszcza ono wystawianie czystego konosamentu i to nawet w tych wypadkach, w których konosament nie powinien być „czystym" — czyli innemi słowy powinien zawierać wyraźne oświadczenie o wadach towaru. W tym kierunku idzie również jurysprudencja prawa morskiego. (Charakterystycznem jest, że o ile w pierwszem wydaniu komentarza Schapsa do IV księgi niem. kodeksu handlowego powyższa odpowiedzialność oznaczoną była mianem odpowiedzialności karnej (Strafhaftung), o tyle już w II wydaniu tego bezsprzecznie najpoważniejszego i najbardziej miarodajnego komentarza prawa morskiego spotykamy określenie, iż odpowiedzialność za niepodanie widocznych wad towaru w konosamencie jest odpowiedzialnością jedynie gwarancyjną (Gewährleistungshaftung), której rozmiary mieszczą się w ramach różnicy wartości, stypulowanej w ust. 2 § 652). — Niema zatem zastosowania odpowiedzialności z tytułu winy (ex delicto wzgl. quasi ex delicto) lecz jedynie odpowiedzialność z tytułu umowy (ex contractu).

Celem określenia tej odpowiedzialności rozróżnić należy osoby wystawiające czyste konosamenty wzgl. je podpisujące. Nie ulega wątpliwości, że jeżeli konosament taki wystawia armator, zdaje on sobie sprawę z zobowiązania, które na siebie przyjmuje wzgl. z rozmiarów odpowiedzialności, którą może ponosić. Inaczej się jednak przedstawia sytuacja prawna w tym wypadku, gdy konosament czysty wystawia makler wzgl. kapitan statku.

Ponieważ pełnomocnictwa maklera wzgl. agenta są w tym wypadku najczęściej określane odnośnemi umowami, interesującą jest jedynie kwestją odpowiedzialności kapitana a to w związku z przepisem § 511 niem. kodeksu handlowego, który postanawia, że kapitan statku winien stosować przy wszystkich swoich czynnościach służbowych, a zwłaszcza przy wykonywaniu umów, działanych za jego pośrednictwem, staranność porządnego kapitana statku.

Staranność porządnego kapitana statku jest pojęciem, które zdaniem teoretyków prawa morskiego, zależy prawie zawsze od oceny sytuacji faktycznej. Jest to staranność wymagana w obrocie handlowym z uwzględnieniem działalności zawodowej kapitana. — Tak, jak staranność porządnego armatora, o której wspomina § 497, tak samo i staranność porządnego kapitana nie jest „diligentia quam in suis rebus", lecz jest tem kryterjum postępowania, wedle którego przeciętny kapitan statku powinien działać w normalnych warunkach. Z uwagi na rozmaitość sytuacyj prawnych i faktycznych w morskim obrocie handlowym, staranność ta może być tylko „diligentia in concreto".

Niezawsze więc będzie można twierdzić, że wystawienie przez kapitana statku czystego konosamentu tam, gdzieby należało konosament ten zaopatrzyć uwagami o wadach towaru, jest niedopełnieniem obowiązków staranności porządnego kapitana. Wprost przeciwnie bowiem, niejednokrotnie może to wynikać z takich sytuacyj, w których właśnie starannością porządnego kapitana będzie wystawienie czystego konosamentu. Kapitan bowiem musi dbać o interes armatora i nie może uczynić nic takiego, coby mogło zniechęcić klienta (załadowcę) od posługiwania się statkiem armatora. Jeżeli więc ma kapitan statku wszelkie podstawy do przypuszczenia, że wady towarów nie są istotnemi, wzgl., że odbiorca nie będzie poszkodowany, a co zatem idzie że i armator nie będzie ponosił odpowiedzialności z § 651 — to niewątpliwie wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers, nie będzie tangowało w niczem jego obowiązków staranności porządnego kapitana. Natomiast jest rzeczą samą przez się zrozumiałą, że wszelkie nadużycie zaufania popełnione w tej dziedzinie przez kapitana statku, wykraczałoby nietylko przeciwko jego obowiązkom stypulowanym w § 511 niem. kodeksu hadl., lecz byłoby również typowem przestępstwem z art. 269 polskiego kodeksu karnego, który postanawia, że „Kto, zajmując się na podstawie przepisu prawnego lub umowy sprawami majątkowemi innej osoby, działa na jej szkodę, podlega karze więzienia do 5 lat". — Nie ulega bowiem wątpliwości, że kapitan statku jest osobą zajmu-

jącą się na podstawie przepisu prawnego (Ks. IV. niem. kod. handl.) oraz umowy usług — sprawami armatora do pociągnięcia go do odpowiedzialności a sam fakt wystawienia czystego konosamentu na szkodę armatora będzie wystarczającym, a to tembardziej, że wedle motywów Komisji Kodyfikacyjnej nie jest wymagane dla stanu faktycznego przestępstwa z art. 269 rzeczywiste następstwo szkody, lecz jedynie zamiar jej wyrządzenia pod względem subjektywnym i niebezpieczeństwo jej powstania, pod względem objektywnym.

Jednakże pomiędzy wypadkami, w których kapitan będzie nawet uważał za swój obowiązek, jako starannego kapitana, wystawić konosament czysty — a czynami wkraczającemi zupełnie jawnie w dziedzinę przestępstwa — istnieje jeszcze cała skala takich sytuacyj, w których kapitan nie będzie mógł z całą pewnością i w zgodzie z własnem sumieniem sprawdzić, czy wystawiając czysty konosament, nie popełnia przestępstwa, zagrożonego kodeksem karnym.

Nie mogąc wyczerpać wszystkich odnośnych sytuacyj faktycznych, a to tembardziej, że życie i zmieniające się ciągle formy obrotu i handlu morskiego stworzą niewątpliwie przykłady dotychczas nawet nie spotykane — należy zanalizować przestępstwa, pod które mogłoby być podciągnięte odnośne działanie kapitana. (d. c. n.)

Dr Tadeusz Bierowski

Drugi rok działalności giełdy bydgoskiej

Wykładnikiem żywotności i stałego rozwoju giełdy bydgoskiej w drugim okresie działalności tj. w roku 1934 był poważny napływ członków. Kiedy bowiem na ultimo 1933 roku giełda liczyła ogółem 123 członków to już z końcem okresu sprawozdawczego liczba ta podniosła się znacznie, bo do cyfry 189. Najsilniejszy przyrost zaznaczył się w kurji handlowej, następnie w kurji przemysłowej, mniej zaś w pozostałych kurjach t. j. rolniczej i konsumentów.

Na poszczególne kurje przypada członków: handlową 144, przemysłową — 35, rolniczą i konsumentów — 10. Nadmienić należy, że przy otwarciu giełdy t. j. w dniu 31 lipca 1933 r. ogólna liczba członków wynosiła zaledwie cyfrę 80. Tak silny przyrost członków podkreślił spopularyzowanie placówki w okręgu pomorsko - nadnoteckim. wzrost zaufania do niej, a w konsekwencji potrzebę jej istnienia i sprawne funkcjonowanie.

Proces napływu członków z terenu zasięgu giełdy nie jest jeszcze zakończony. Wyrazem tego dalsze zgłaszania się firm, które poprzednio były członkami innych giełd. Charakterystycznym momentem jest fakt, że na tak poważną liczbę członków składają się firmy z terenu okręgu pomorsko - nadnoteckiego.

Równolegle z przyrostem członków zaznaczył się bardzo silny ruch towarowy na giełdzie bydgoskiej. Wyrazem tego rozmiary przeprowadzonych transakcyj, które pozwoliły giełdzie na zajęcie czołowego miejsca w rzędzie krajowych giełd towarowych.

Stosunek obrotów giełdy bydgoskiej w porównaniu do pozostałych krajowych giełd towarowych ilustruje wymownie poniższe zestawienie:

Giełda	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
poznańska	39.652	983.307,—	154.172.015,—
warszawska	30.186	858.879,—	142.378.363,—
bydgoska	**25.579**	**513.851,—**	**90.277.230,—**
łódzka	27.041	255.682,—	51.819.392,—
lubelska	18.349	268.338,—	48.087.012,—
katowicka	16.081	202.380,—	36.526.454,—
lwowska	14.460	188.975,—	37.030.794,—
krakowska	6.390	99.602,—	14.987.162,—
wileńska	5.421	88.545,—	25.346.645,—
	183.159	3.459.559,—	600.625.067,—

Jak z powyższego zestawienia wynika, giełda bydgoska zajęła 3 miejsce tak co do ilości obrotu, jak i jego wartości. Podkreślić jednak należy, że w ogólnej kwocie obrotów nie figurują poważne ilości transakcyj eksportowych, nieprzeprowadzanych przez giełdę, oraz transakcyj przeprowadzonych na sąsiednich giełdach. Niemniej jednak poważna cyfra obrotów giełdy bydgoskiej jest dowodem roli placówki bydgoskiej i jej znaczenia w obrocie towarowym okręgu pomorsko - nadnoteckiego.

Z ogólnego obrotu towarowego przypada na poszczególne artykuły:

Nazwa towaru	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	6.096	187.325,4	30.413.732,03
pszenica	3.793	87.712,18	15.875.092,79
jęczmień	4.065	98.854,89	18.913.786,59
owies	1.330	24.771,85	3.944.376,50
strączkowe	1.072	11.320,25	2.301.958,27
mąki	4.880	40.642,64	10.149.192,24
otręby	2.555	33.528,8	3.748.950,45
ziemniaki	411	19.622,38	910.405,40
inne	1.377	10.073,4	4.017.736,61
	25.579	513.851,79	90.277.230,88

W okresie sprawozdawczym ceny zbóż i innych artykułów ulegały silnym wahaniom. Stosunkowo najkorzystniej przedstawiał się ruch cen żyta w ub. roku. Biorąc pod uwagę

wyjściową przeciętną cenę żyta z grudnia 1933 roku, wynoszącą zł 14,55 za 100 kg, stwierdzić należy, że cena ta bez większych wahań utrzymała się do końca kwietnia 1934 r. W miesiącu maju nastąpiło pewne załamanie, które przejawiło się spadkiem cen do poziomu zł 12,— do 13,20. Od czerwca zaczęły ceny żyta zwyżkować osiągając w miesiącu sierpniu i dalszych poziom zł 17,50 do 17,70. Zwyżkowa ta tendencja załamała się jednak w miesiącu październiku pociągając za sobą spadek cen do zł 13,50. Odprężenie zaznaczyło się dopiero z końcem listopada i w grudniu, wyrazem czego była przeciętna cena, wynosząca w tym miesiącu zł 15,60.

Ceny pszenicy podlegały również silnym wahaniom. Kiedy w grudniu 1933 r. przeciętna cena wynosiła zł 18,65, to w dalszych miesiącach, a w szczególności marcu, kwietniu, maju i czerwcu uległa znacznej depresji, której najniższy poziom w miesiącu maju wyniósł zł 15,— za 100 kg. Miesiące lipiec, sierpień, wrzesień przyniosły pewną zwyżkę, której najwyższy poziom wyniósł zł 22,— w sierpniu. Ostatnie miesiące 4-go kwartału przyniosły dalszą zniżkę, tak że przeciętna cena pszenicy w grudniu wyniosła zaledwie zł 16,75, co stanowi zniżkę o ca zł 2,— w porównaniu do ceny z analogicznego okresu 1933 r.

Stosunkowo najkorzystniej kształtował się przebieg cen jęczmion w szczególności zaś browarowego. Kiedy bowiem w grudniu 1933 r. przeciętna cena transakcyjna wynosiła zł 16,—, to w tym samym okresie 1934 r. już zł 19,70. Podobnie i ceny owsa wykazały różnicę w notowaniach w miesiącu grudniu 1933 r. i 1934 r. wynoszącą przeciętnie ca zł 2,— in plus. W grudniu bowiem 1934 r. przeciętna cena transakcyjna owsa wynosiła zł 15,30, podczas gdy w 1933 r. tylko zł 13,40.

Ilość przeprowadzonych arbitraży na giełdzie przez Komisję Rzeczoznawców wyniosła w okresie sprawozdawczym 145, podczas gdy w ciągu 5 miesięcy pierwszego okresu istnienia giełdy zaledwie 27.

Również działalność sądów rozjemczych giełdy ożywiła się bardzo silnie. W ciągu omawianego okresu sądy rozjemcze rozpatrzyły 52 spraw na ogólną wartość przedmiotu sporów zł 72.000. Fakt ten jest wyrazem wysokiego zaufania do sprawnego i rzeczowego rozstrzygania sporów, wynikających z transakcyj giełdowych.

Omawiając wzrost działalności giełdowych sądów rozjemczych podkreślić wypada, że zakres tej działalności wzmoże się w nowym okresie, a to na skutek zmiany rozporządzenia o organizacji giełd, rozszerzającego kompetencje sądów rozjemczych na wszelkie spory między członkami i uczestnikami giełdy, wynikające zarówno z transakcyj giełdowych, jak i transakcyj zawartych poza giełdą.

Mając za sobą doświadczenie blisko półtoraroczne, giełda bydgoska przystąpiła z końcem ub. roku do prac, mających na celu skodyfikowanie warunków handlowych ogólnych, specjalnych oraz poszczególnych regulaminów. Podjętej pracy przyświecała myśl przystosowania tych warunków i regulaminów do istotnych potrzeb obrotu towarowego z uwzględnieniem handlu portowego.

Wzmiankowane prace mają ponadto na celu wypełnienie luki w zakresie obrotu towarów, w odniesieniu do których odczuwano brak skodyfikowanych przepisów. Prace te zakrojone na szerszą skalę uwieńczone zostały dotychczas ustaleniem szeregu przepisów. — Wspomnieć należy, że do współpracy na tym odcinku zaproszono Pomorską Izbę Rolniczą, która ustosunkowała się najpozytywniej, oraz firmy z całego okręgu pomorsko-nadnoteckiego łącznie z Gdańskiem.

Uchwalenie ostatnio ustawy nowelizującej ramowe rozporządzenie o organizacji giełd, nałożyło nowy obowiązek dostosowania statutu i innych regulaminów do obowiązującej ustawy. Na marginesie tej noweli zauważyć należy, że posiada ona doniosłe znaczenie specjalnie na odcinku podatkowym. Precyzując pojęcie transakcji giełdowej i warunki jej ważności, usuwa wszelkie dotychczasowe wątpliwości, które w konsekwencji narażały członków wzgl. uczestników giełdy na kwestjonowania, a nawet nieuznawania transakcyj giełdowych z ulg podatkowych. Ponadto omawiana ustawa nowelizacyjna wprowadza w życie cały szereg postanowień, uwzględniających najistotniejsze postulaty giełd. Nadając giełdom charakter osób prawnych i instytucji prawa publicznego, oraz używania godła państwowego, podnosi temsamem autorytet i powagę giełd.

Dr Mieczysław Wójcik.

Wiadomości z Gdyni

POBYT W GDYNI PREZESA MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 29 kwietnia br. przybył samolotem na lotnisko we Wrzeszczu Prezes Międzynarodowej Izby Handlowej p. Fentener van Vlissingen. Na powitanie gościa, który poraz pierwszy przybył do Polski, udali się Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Paryżu p. Stebelski, Sekretarz Generalny Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej

Izby Handlowej Dr Rasiński. oraz z ramienia Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Leon Godlewski. W Gdańsku do powyższych osób dołączył się Sekretarz Generalny Międzynarodowej Izby Handlowej p. Vasseur, który po odbyciu podróży do Łotwy i Litwy, towarzyszyć będzie Prezesowi Fentener van Vlissingen w jego podróży po Polsce. Po przybyciu do Gdyni goście złożyli wizytę Panu Komisarzowi Rządu Mgr. pr. Sokołowi, który przyjął ich w towarzystwie Radcy Izby Przemysłowo - Handlowej p. Dyrektora Grabowskiego w zastępstwie nieobecnego na skutek choroby Prezesa S. Tora, oraz Wicedyrektora p. J. Kawczyńskiego. Następnie goście w towarzystwie Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowskiego zwiedzili port, poczem po krótkim wypoczynku w pokojach gościnnych firmy „Polskarob", podejmowani byli obiadem przez Izbę Przem. - Handlową w Hotelu Orłowo. W obiedzie tym poza wymienionymi przedstawicielami Izby, wzięli udział Komisarz Rządu Mgr. pr. Fr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i inni.

Podczas deseru Radca Izby Dyrektor Grabowski wygłosił przemówienie powitalne, podnosząc wysiłki i wolę do pracy nad odrodzeniem gospodarczem Polski, oraz znaczenie dla jej życia gospodarczego portu gdyńskiego. W odpowiedzi Prezes Fentener van Vlissingen dał wyraz zrozumienia swego dla prac Polski, które jaskrawie uwydatnione zostały w dokonaniu takiego dzieła, jakiem jest port w Gdyni.

Po obiedzie pp. Prezes Fentener van Vlissingen, Sekretarz Generalny Vasseur, Radca Stebelski i Dr Rasiński odjechali około północy do Warszawy.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI SFER HANDLOWYCH ZE SZCZECINA.

W dniu 29 kwietnia br., bezpośrednio po zwiedzeniu Targów Poznańskich w dniu ich otwarcia, przybyła do Gdyni wycieczka przedstawicieli sfer handlowych ze Szczecina w osobach Prezesa tamtejszej Izby Handlowej Dra Otto Lange, Dra Rudolfa Krohne b. Ministra Komunikacji Rzeszy, Dyrektora Portu Szczecińskiego. p. Johannesa Hornemanna, dyrektora generalnego Tow. Akc. Wyrobów Produktów Chemicznych. Dra Hansa Schradera, Syndyka Izby Handlowej w Szczecinie i Dra Elmera Schoene zastępcy Syndyka tejże Izby. Wycieczce tej towarzyszyli Konsul R. P. w Szczecinie p. Heljodor Sztark i referent handlowy Konsulatu p. Z. Derdziński.

Goście złożyli najpierw wizytę w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, gdzie w imieniu Prezesa Izby powitał ich Radca Izby p. J. Rummel, a następnie w Urzędzie Morskim, poczem w towarzystwie dyrektora tego Urzędu, inż. Łęgowskiego, zwiedzili port i byli przez niego podejmowani śniadaniem na dworcu morskim. Wieczorem Izba Przemysłowo - Handlowa wydała na cześć gości obiad, na który zaproszeni zostali przedstawiciele sfer gospodarczych portu i Urzędu Morskiego.

W drugim dniu swego pobytu goście w towarzystwie p. Radcy Rummla zwiedzili nowe dzielnice miasta i Orłowo, poczem o godz. 13-tej odjechali pociągiem do Szczecina.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy całkowitej polskiej floty handlowej w marcu r. b. wypadły znacznie korzystniej aniżeli w odpowiednim miesiącu roku ubiegłego. Przewieziono bowiem ogółem pod polską banderą w marcu r. b. 80.337,5 t. towarów wobec 67. 368,5 ton w marcu 1934 roku. Największy rozwój przewozów przypada na statki Żeglugi Polskiej, podczas gdy trzy pozostałe towarzystwa raczej utrzymywały poprzednio zdobyty stan posiadania.

Na statkach S. A. Żegluga Polska przewieziono ogółem 34.145 t. towarów (w marcu ub. r. 18.689 t.), z czego przypada 7088 t. na eksport na statkach linjowych, 7300 na import na statkach linjowych, 360 t. na ładunki tranzytowe i 19.397 t. na przewozy w żegludze nieregularnej. Eksportowano: na linji rotterdamskiej 2.646 t., na antwerpijskiej 1.373 t., na finlandzkiej 1218 t., na hamburskiej 897 t., na wschodnio-szwedzkiej 972 t. Importowano: na linji rotterdamskiej 2809 t., na antwerpijskiej 1684 t., na finlandzkiej 999 t., na hamburskiej 1058 t. i na wschodnio-szwedzkiej 750 t.

W przewozach nieregularnych 13.642 t. przypada na eksport, w tem węgla 7920 t., zboża 2650 t., siarczanu amonu 2560 t., soli potasowych 2.512 t. Węgiel przestał więc grać prawie monopolową rolę w przewozach eksportowych na trampach Żeglugi Polskiej, co uważać można za objaw wysoce dodatni, tembardziej że statki trampowe towarzystwa dzięki swemu typowi i warunkom rynku nie mogą mieć dużego wyboru ładunków. Na import na trampach przypadło 3755 t., w tem 2000 t. tomasyny, 1150 t. orzecha palmowego i 605 t. orzecha kakaowego.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 5859 t. ładunku i koni 44 wobec 7713 t. i koni 49 w marcu ub. r. Spadek przewozów przypisać należy niemal wyłącznie zmniejszeniu eksportu bekonów. Na eksport do Londynu przypadło 1802 t., do Hull 1622 t., na import z Londynu 1323 t., z Hull 1112 t.

Na Gdynię przypada w eksporcie do Londynu 1.402 t. i 32 konie. w eksporcie do Hull 937 t. i 12 koni., w imporcie zaś z Londynu 1021 t. i z Hull 774 t. Linja więc pracuje obecnie więcej przez Gdynię. Pozy-

cjami towarowemi w których wybitnie przeważa Gdańsk są: eksportowe — parafina, drzewo i nasiona, natomiast dykta do Londynu kieruje się przeważnie przez Gdynię.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały w marcu r. b. jeden przyjazd i jeden odjazd do Nowego Yorku. Na wyjściu było ładunku 477 t., poczta i 202 pasażerów, na wejściu 1117,5 t. towarów poczta i 95 pasażerów, czyli ogółem 1.594,5 t. towarów i 297 pasaż. wobec 1.740 t. towarów i 419 pasażerów w marcu r. ubiegłego. — W ub. roku wywieziono 285 t. towarów, wobec czego w roku bieżącym wyraźnie zaakcentowany jest kierunek wyjściowy, wywozowy, co dotyczy również ilości pasażerów, których w r. ub. było 212 na wejściu i 207 na wyjściu.

Statki Polskarobu przewiozły 38.739 t. węgla wobec 39.224,5 t. w marcu ub. roku. — Podróży wykonano 14: cały wywóz, jak zwykle, kierowano przez Gdynię, w ilości 33.698 t.: między obcemi portami przewieziono 5.041 t. (2 podróże pomiędzy Methil a Kopenhagą). Wywieziono do Szwecji 19.020 t., do Norwegji 14.678 t., natomiast do Danji przewieziono 5.041 t. węgla zagranicznego.

NOWY ŁADUNEK ŻYTA Z GDYNI DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W tych dniach opuścił Gdynię motorowiec norweski „Indra" z ładunkiem 7.214 ton żyta przeznaczonego dla odbiorców w Nowym Jorku. Jest to już trzeci w tym roku większy transport żyta, jaki wyszedł z Gdyni do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

OBNIŻKA FRACHTÓW NA ŁADUNKI Z GDYNI DO PORTÓW POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, będąca wyłączną przedstawicielką Tow. Okrętowego Union Castle Mail Steamship Co Ltd. donosi, iż od dnia 19 kwietnia stawki konferencyjne Gdynia — Porty Południowej Afryki dla transportów dokonywanych przez wspomniane towarzystwo okrętowe zostały obniżone o 5/- za tonę W/M (General Cargo). Dla korzystania z tej zniżki koniecznem jest podejmowanie konosamentów bezpośrednich Gdynia — Porty Południowej Afryki w Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej w Gdyni.

UDZIELANIE INFORMACYJ TARYFOWYCH PRZEZ URZĄD MORSKI.

Urząd Morski udziela zainteresowanym na zapytania ustne, telefoniczne i piśmienne wszelkich informacyj taryfowych w komunikacji między stacjami portowemi Gdyni, a stacjami położonemi wewnątrz kraju w Austrji, Belgji, Czechosłowacji, na Węgrzech, w Rumunji, Bułgarji, Z. S. S. R., na Bliskim Wschodzie, jak również z portami jugosłowiańskiemi położonemi nad Dunajem. Urzad Morski na podstawie posiadanego materjału udziela również wyczerpujących informacyj z zakresu towaroznawstwa. O informacje powyższe można się zgłaszać bezpośrednio do Urzędu Morskiego — Oddział Ekonomiczny — telefon 13-23.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 6 maja rb. odbyło się posiedzenie Zarzadu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego.

Głównym przedmiotem obrad była sprawa Pożyczki Inwestycyjnej. Po wysłuchaniu sprawozdań z dotychczasowej akcji, uchwalono jeszcze w ostatniej chwili przypomnieć wszystkim o obowiązku subskrypcji, wskazując na doniosłe znaczenie gospodarcze tej pożyczki. Uchwalono także nadać przez Radjo Toruńskie komunikat związkowy, obrazujący korzyści subskrypcji.

Następnie wysłuchano dwóch referatów o nowelizacji podatku od nieruchomości i lokali oraz w sprawie akcji oddłużeniowej, wygłoszonych przez członków Zarządu Głównego pp. Mazura i Tymienieckiego.

Następnie przystąpiono do zanalizowania sytuacji gospodarczej handlu pomorskiego w kwietniu rb. i stwierdzono na podstawie otrzymanych raportów zwyżkę obrotów handlu w bławatach i węglu, natomiast wszystkie inne gałęzie handlu wykazują mimo świąt osłabienie obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. Znaczniejszy spadek wykazuje handel zbożowy (wskutek braku interwencji), kolonjalny, galanteryjny i gastronomiczny.

Dalszym tematem obrad było delegowanie radców do poszczególnych Komisyj Izby Przemysłowo-Handlowej i wybór członków-korespondentów oraz sprawozdania Centrali i Wydziału Sekcyj Branżowych.

Wobec zniżki cen na wyroby monopolowe uchwalono wystąpić ponownie do Ministerstwa Skarbu o podniesienie rabatów na wódkę, tytoń i sól.

Dalej uchwalono zwołać zamiast Rady Związkowej w tym roku Nadzwyczajny Zjazd

Delegatów ze względu na szereg spraw wielkiej wagi.

Wreszcie wysłuchano referatu Dyrektora Pomorskich Pokazów Gospodarczych p. Wachowiaka i uchwalono poprzeć tę pożyteczną imprezę przez czynny udział w organizacji Pokazów, mających odbyć się we wrześniu rb. w Grudziądzu. Zarząd Główny ukonstytuował się, jako Komitet Wystawowy z ramienia handlu. W okresie Pokazów zwołane będą zjazdy branżowe kupiectwa pomorskiego.

ZESTAWIENIE OBROTÓW

dokonanych w m. kwietniu 1935 r. poszczególnemi gatunkami zbóż na Giełdzie Zbożowo - Towarowej w Bydgoszczy.

	Ilość tranzakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	243	4.342,5	652.324,23
pszenica	451	10.117,9	1.557.024,65
jęczmień	198	4.082,3	727.693,48
owies	91	1.263.—	192.706.77
groch	32	242,2	71.995.50
strączkowe	62	290,5	47.031,07
mąka żytnia	288	2.396,9	517.016,25
mąka pszenna	239	2.374.—	543.530,94
śruty	7	95.—	11.044,50
otręby żytnie	146	2.159,—	235.439,75
otręby pszenne	72	851,3	92.711,60
mak	3	14.3	4.714,50
makuchy	12	107,—	15.662,50
ziemniaki	35	1.780.9	87.884,—
inne	149	585,4	355.503,57
	2.048	30.702,2	5.112.283,31

PIERWSZA PODRÓŻ „NORMANDIE".

Dnia 29 maja wyruszy z Hawru w swoją pierwszą podróż do Nowego Yorku największy okręt świata „Normandie", należący do francuskiego Towarzystwa Compagnie Générale Transatlantique.

W porównaniu z kilkoma największemi dotychczas okrętami transoceanicznemi, np. z niemieckim „Europą" (około 51.000 ton), lub angielskim „Queen Mary" (72.000 ton), okręt „Normandie" ze swemi 79.000 ton posiada wysoko wyśrubowany rekord wielkości i będzie mógł zabrać na pokład olbrzymią liczbę 2.170 pasażerów i 1.320 osób załogi. Razem 3 i pół tysiąca osób.

Kolos ten zbudowano tak, by mógł zapewnić pasażerom jaknajwiększy stopień wygody i komfortu, niezależnie od klasy i pokładu. Istotnie urządzenia wewnętrzne „Normandie" przekraczają wszystko, co dotychczas w tej dziedzinie można było zobaczyć. Na okręcie znajduje się teatr, kino, pływalnie, sale do różnego rodzaju sportów, gier sportowych, sale balowe itd.

Wszystkie kabiny mają wodę bieżącą ciepłą i zimną, a większość z nich posiada własne łazienki. 187 kucharzy przygotowywać będzie posiłki na „Normandie".

Nietylko z punktu widzenia wygody pasażerów, okręt „Normandie" godny jest podziwu. Poświęcono bowiem jeszcze wiele uwagi zagadnieniom estetycznego rozwiązania wnętrz oraz sprawie artystycznego ich wykończenia.

Czołowi architekci francuscy projektowali salony, jadalnie, sale balowe i inne wnętrza „Normandie", a zdobili je najlepsi artyści dekoratorzy.

Okręt o tak wielkim tonażu, jak „Normandie" nie obawia się burz morskich, gdyż posiada zbyt wielką masę i jest odporny na kołysanie.

Przed górami lodowemi broni go specjalna służba informacyjna wielkich towarzystw okrętowych atlantyckich, a przed pożarem — przeszło 300 osób straży pożarnej, trzymanej w pogotowiu dniem i nocą.

„Normandie" jest prócz tego najszybszym okrętem pasażerskim świata i przebywać będzie odległość 5.700 km. dzielących Hawr od Nowego Yorku w ciągu 4 dni, z przeciętną szybkością pięćdziesięciu kilku kilometrów na godzinę.

OPŁATY KANAŁU KILOŃSKIEGO SĄ ZBYT WYSOKIE.

Prasa niemiecka stwierdza znaczne zwiększenie roli komunikacyjnej Sundu w porównaniu z kanałem Kilońskim. Der Schiffsfrachtendienst z 4 b. m. pisze, iż według obliczeń szwedzkich Sund (Oeresund) przepuszcza obecnie dwa razy więcej towarów niż kanał Kiloński, a mianowicie ruch towarowy przez Sund oszacować można o-

krągło na 20 miljonów ton rocznie. Żegluga szwedzka n. p. w bardzo małym stopniu korzysta z kanału, podczas gdy 15 mil. ton towarów idzie do i z Szwecji przez Sund. — Przytem mają działać nie tylko wysokie opłaty kanałowe lecz również zmiany trukturalne żeglugi bałtyckiej. Zaprowadzenie bezpośrednich linij zamorskich z wielu portów bałtyckich czyni przeładunek w wielkich portach Północnego Morza zbytecznym, przy bezpośrednich zaś transportach do najdalszych krajów zamorskich skrócenie drogi przez posługiwanie się kanałem nie gra prawie żadnej roli.

Taki stan rzeczy jest przedewszystkiem korzystny dla krajów posiadających wielkie węzły składowo - rozdzielcze w Kattegacie i Sundzie, — Norwegji, Szwecji i Danji. — Porty polskie nie są w tak dobrem położeniu, choć rozwijanie przez marynarki skandynawskie bezpośrednich połączeń z zamorzem między innemi również i Gdyni ma wielce dodatnie znaczenie dla naszej ekspansji handlowej. Niezależnie od tego zbyt wysokie opłaty za przejście przez kanał Kiloński, (o których słusznie pisze fachowe pismo niemieckie, że są jedną z przeszkód rozwoju ruchu przez kanał) odczuwają się bardzo dotkliwie przez naszą żeglugę linjową do Anglji, Belgji, Holandji. Nie jest ona li tylko żeglugą dowozową, operującą towarami dla — i z dalszego przeładunku, lecz stanowi arterje życiowe, w tym wypadku zbyt silnie obciążone wysokiemi opłatami za przejście przez kanał towarów i tonażu. — Porty niemieckie, a przedewszystkiem wszystkie północnomorskie oraz Kilonja i Lubeka skorzystałyby również na zwiększeniu ruchu w kanale na skutek zniżenia opłat kanałowych.

PROJEKT ZMIANY PORTU WYJŚCIA DLA SCANDINAVIAN AMERIKA LINIE.

Lansowany w prasie duńskiej plan wydzielenia Scandinavian Amerika Linie z Det Forenede, w charakterze samodzielnego przedsiębiorstwa, z zapewnieniem mu stałej subwencji państwowej, nie znalazło przychylnego oddźwięku w kołach fachowych i społecznych. Wysunięty został obecnie o wiele radykalniejszy projekt przeniesienia punktu wyjścia tej linji transatlantyckiej z Kopenhagi do Esbjerg. Przeniesienie połączonemby być miało z wprowadzeniem na linję statków o dość znacznej szybkości, tak ażeby one rywalizować mogły skutecznie ze wszystkiemi statkami prócz Normandie", „Queen Mary", „Europa" i „Bremen". Północna droga zostałaby porzucona i statki zawijałyby po drodze również do Southampton. Przy tem rozwiązaniu liczy się na znakomite połączenia kolejowe portu Esbjerg z krajami skandynawskiemi, gdyż przypuszcza się, że Szwecja, Norwegja, a nawet Finlandja będą korzystały z tego szybkiego połączenia transatlantyckiego.

Rozwiązanie takie zasadniczo uważać można za zdrowe, gdyż zmniejsza ono zbyteczną konkurencję na transatlantyckim szlaku północnym (dokoła Szkocji). Szkopułem jest jednakże istnienie własnych linij transatlantyckich norweskiej i szwedzkiej opartych o Bergen i Göteborg, od których trudno będzie odciągnąć ich podróżnych. Jak się zdaje, możliwe jest duńsko-szwedzkie porozumienie, zaprowadzające wspólne odjazdy, na szlaku południowym, z Esbjerg. W ten sposób na północnym szlaku pozostałyby linje: polska i norweska.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W KWIETNIU B. R.

W ciągu kwietnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 843 statki, o ógólnej pojemności 1.716.214 t. r. n. Przeciętny tonaż wynosił więc 2.029 ton. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 8.630 ogólnej pojemności 1.725.871 t. r. n. Podział statków według bander był następujący: Anglja statków 247, Niemcy — 175, Holandja — 104, Norwegja — 55, Szwecja — 54, Francja — 49, Belgja — 44, Danja — 38, Stany Zjednoczone A. P. — 11, Finlandja — 11, Z. S. S. R. — 6, Estonja — 5, Grecja 5, Włochy 5, Jugosławja 5, Brazylja 4, Japonja 4, Łotwa 4, Polska — 4, Portugalja — 4, Hiszpanja — 3, Bułgarja, Gdańsk, Egipt, Islandja, Litwa i Tunis po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W MARCU I I-SZYM KWARTALE B. R.

W ciągu marca zawinęło do Rotterdamu wraz z przyległemi do niego małemi portami 1.088 statków, (w tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło statków 1.097) o ogólnej pojemności 1.785.222 t. r. n. (w r. 1934 — 1.654.749 t. r. n.) Od początku roku zawinęło statków 3.107 (w roku 1934 — 3.092) o ogólnej pojemności 5.019.784 t. r. n. (w roku 1934 — 4.809.735 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANY W SYSTEMIE UDZIELANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Z dniem 12 kwietnia Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło zasadę przesyłania pozwoleń przywozu za zaliczeniem (z wyjątkiem podań kierowanych na kompensatę, lub też, od których pobierane są opłaty na fundusz eksportowy).

W związku ze zmianą systemu załatwiania w Centralnej Komisji Przywozowej, podania na przywóz należy składać na nowych, odpowiednio uzupełnionych blankietach przepisowych. Zaznaczamy, iż część blankietu p. n. „Talon" winna być wypełniona na maszynie.

Egzemplarze nowego wzoru podań są do nabycia w tych samych instytucjach, co i poprzednio.

UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW DEWIZOWYCH W NIEMCZECH.

Jak wiadomo, istniejąca w Niemczech reglamentacja handlu zagranicznego (t. zw. „nowy plan") nie zakazuje importu bez zaświadczeń dewizowych. Zakaz bezwzględny trudny byłby do przeprowadzenia w kraju, który potrzebuje dużo surowców. Niemniej usuwanie się z pod kontroli dewizowej całego odłamu importu, sięgającego do 20—30 milj. RM. miesięcznie, stanowi objaw wysoce niepożądany. Dotychczas urzędy celne miały obowiązek meldować urzędom nadzoru (Ueberwachungsstellen) o każdym towarze, odprawianym bez zaświadczenia dewizowego. — Obecnie Centrala Dewiz (Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung) wydała bliższe wskazówki dla urzędów nadzoru, jak postępować z temi meldunkami. Urzędy te mają badać, czy towary w ten sposób importowane nie zostały w nielegalny sposób zapłacone i w danym wypadku mają wnosić doniesienia karne. Dalej mają rozpatrywać, czy i o ile firmom importującym towar bez zaświadczeń dewizowych nie należy zakazać interesów importowych wogóle.

Odrębny dział przepisów dewizowych stanowi kwestja przywozu surowców i wywozu towarów z tych surowców wytwarzanych.

Okólnikiem z 30 marca 1935 r. (Nr. 60/35 wzgl. 23/35), uregulowała Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung kwestję tranzakcyj kredytowo - surowcowych, kodyfikując dotychczasowe przepisy i dołączając je do „nowego planu".

Interesami kredytowo-surowcowemi są takie, gdzie zobowiązanie z importu towarów jest pokryte, na zasadzie wiążącego przyrzeczenia kompetentnego urzędu dewizowego, przez zużycie wpływu z eksportu wyrobów, z tych surowców wytworzonych.

Wnioski o dopuszczenie powyższych interesów rozstrzyga miejscowo właściwy urząd dewizowy, badając przytem przedewszystkiem, czy jest zamówienie na towar wywozowy. Przyrzeczenie wiążące otrzymuje firma eksportowa, natomiast firma importowa tylko zawiadomienie o tem. Kopja przyrzeczenia idzie do urzędu nadzoru, kompetentnego dla danego przywozu i ten bada odpowiedniość cen i kosztów ubocznych towaru mającego być importowanym. Jeżeli urząd nadzoru do 10 dni od daty przyznania nie wniesie zastrzeżenia, zawiadamiając o tem eksportera, to interes jest dopuszczony.

Eksporter, po otrzymaniu wiążącego przyrzeczenia urzędu dewizowego ma wystarać się w Reichsbanku o podobne przyrzeczenie zwolnienia potrzebnej części wpływu z eksportu. Po wpływie dewiz za eksport należy postawić wniosek o przydział definitywny.

Ażeby nie utrudniać wywozu, rezygnują władze z przeprowadzenia dowodu identyczności w wypadkach, gdy surowiec musi przejść przez cały szereg stadjów fabrykacji, gdy nie może być przy przeróbce oddzielony od towaru, idącego na sprzedaż krajową, lub też gdy z powodu krótkiego terminu zamówienia eksportowego niemożliwem jest czekać na import surowca.

Urzędy dewizowe powinny przy ocenie wniosków forsować również dopływ dewiz do Reichsbanku i dlatego przyznawać z dewiz eksportowych tylko taką część, jaka potrzebna jest do zapłacenia udziału surowca w towarze eksportowym. Po pokryciu wszelkich kosztów, również związanych z ewentualnem zastosowaniem „scripsów", musi pozostać dla Banku Rzeszy nadwyżka dewiz.

Zwrot kredytu surowcowego ma nastąpić w ten sposób, że zagraniczny odbiorca towaru przekazuje równowartość surowca na zlecenie eksportera, wprost zagranicznemu kredytodawcy wzgl. dostawcy surowca, albo też jeżeli eksporter dostaje w Niemczech efektywne zagraniczne środki płatnicze, odprowadza on odpowiednią kwotę, za zezwoleniem Reichsbanku, wprost do rąk kredytodawcy wzgl. dostawcy surowca.

Okólnik zaleca wkońcu postępowanie liberalne i nieutrudnianie formalnościami dojścia do skutku interesów wywozowych.

STAN PRZYWOZU POLSKICH PRODUKTÓW ROLNICZYCH DO FRANCJI.

W latach 1930-31, t. j. w okresie największego rozwoju polsko — francuskiej wymiany handlowej, produkty rolne, hodowlane i pochodne (wyłączając drzewo) stanowiły blisko 40% wartości ogólnego eksportu do Francji.

Po zastosowaniu przez Francję ograniczeń protekcyjnych, udział produktów rolnych w ogólnym wwozie z Polski zaczął poważnie spadać; wynosił on:

w r. 1932	33%
w r. 1933	26%
w r. 1934	16%

Rok bieżący zapowiada się jeszcze gorzej, wobec gwałtownej akcji rolnictwa francuskiego przeciwko wszelkiemu wwozowi rolnemu z zagranicy oraz wobec ograniczenia rynku zbytu przez odłączenie Zagłębia Saary.

Według statystyk francuskich wwóz polskich produktów rolniczych i hodowlanych

w okresie trzech lat ostatnich przestawia się jak następuje:

	1934	1933	1932
	Wartość w tys. fr. fr.		
Jęczmień	3.233	2.835	25.993
Gryka	48	1.016	744
Zboża inne	157	16.751	5.635
Nasiona	4.985	8.490	4.985
Nasiona oleiste	221	57	616
Ziemniaki	3.845	2.113	9.098
Chmiel	4.103	1.612	1.263
Rośliny lecznicze	226	98	134
Jarzyny suche	4.081	7.974	7.797
Konie rzeźne	—	1.901	7.148
Drób żywy	35	299	351
Barany żywe	—	1.279	—
Nierogacizna	2.926	1.124	—
Drób bity	180	705	1.689
Mięso baranie	1.942	1.877	2.851
Mięso wieprzowe	46	1.109	522
Jaja	2.339	3.995	8.896
Skóry surowe	1.074	1.848	705
Cukier	7.053	4.273	3.598
Pierze i odp. zw.	702	1.192	879

W produktach wolnych do wwozu do Francji, jak nasiona, skóry, rośliny lecznicze, chmiel i in., zbyt we Francji kształtował się w zależności od konjunktury, w pozostałych jednak gałęziach rezultaty zależne były głównie od szeregu zarządzeń administracyjnych i gospodarczych ze strony władz francuskich.

Od 1932-go roku przydział kontyngentów francuskich regulowany jest na zasadzie tymczasowych umów polsko-francuskich, obejmujących jedynie kilka produktów rolnych.

Początkowo, przy systemie licencyj dla grupy t. zw. „Autres Pays" (co stanowiło nieraz do 30% kontyngentów ogólnych), możliwem było uzyskać pewną ilość licencyj na towary polskie, chociaż oficjalne umowy francusko-polskie przydziału kontyngentów na te towary nie przewidywały. W miarę czasu jednak poszczególne państwa zawarowały sobie w umowach handlowych z Francją określone udziały w ogólnej cyfrze kontyngentów i tym sposobem wyczerpana została nieomal cała marża licencyj „autres pays."

Poważną trudnością dla eksportu polskiego jest — w związku z wypowiedzeniem przez Francję konwencji handlowej z 1929 roku — zastosowanie taryfy maksymalnej do szeregu produktów polskich. Od października 1933 r. ustał zupełnie wwóz do Francji: koni rzeźnych, baranów, gryki, makuchów, niektórych wędlin i in. Pozatem poważnie zahamowany został wwóz skór, dziczyzny, konserw, raków, kaszy i t. d.

Zobowiązania Francji w stosunku do krajów, z któremi zawarto umowy handlowe, z jednej strony, a coraz gorsza konjunktura zbytu na rynku z drugiej strony, wytworzyły niekorzystne perspektywy dla przyszłości eksportu polskiego do Francji.

Z pośród interesujących Polskę produktów rolnych należy wskazać na charakterystyczny wzrost produkcji i podaży z kolonij francuskich na jęczmień, jaja i konie rzeźne. Pozatem wzrost francuskiej produkcji ziemniaków, nierogacizny, drobiu i masła, stwarza dla eksportu polskiego coraz mniejsze widoki zbytu. *P. I. E.*

ROZDRABNIANIE W SKŁADACH CELNYCH SZMAT, SKRAWKÓW TKANIN, MATERYJ I WYROBÓW DZIANYCH.

Ministerstwo Skarbu na podstawie przepisów prawa celnego, dotyczących praw i obowiązków osób składających (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 610 z 1933 r.) zezwoliło okólnikiem (D. D. IV. 4070/2/35 z dnia 16. III. 1935 r.) na rozdrabnianie (krajanie, cięcie, szarpanie itd. w publicznych i prywatnych składach celnych, położonych w siedzibie Urzędów Celnych w Gdyni, Lwowie, Łodzi i Warszawie, szmat, skrawków tkanin, materyj i wyrobów dzianych oraz znoszonych wyrobów dzianych, celem doprowadzenia ich do stanu podpadającego pod pkt. 1 poz. 719 taryfy celnej.

W związku z dokonywaniem wymienionych wyżej czynności mają zastosowanie przepisy § 66 i 71 instrukcji manipulacyjnej dla władz i urzędów celnych z następującemi uzupełnieniami.

Wniosek o rozdrobnienie, złożony przez stronę stosownie do wspomnianych przepisów instrukcji manipulacyjnej, urząd uwzględni tylko wówczas, gdy przedsiębiorstwo składowe, w którem towar ma być rozdrobniony, przeznaczy dla dokonywania tych czynności specjalne pomieszczenie składowe całkowicie izolowane od reszty pomieszczeń składu, zaopatrzone w wentylatory i urządzenia, umożliwiające doprowadzenie towaru do stanu podpadającego pod pkt. 1 poz. 719 taryfy celnej, oraz dostarczy na żądanie urzędu celnego dla funkcjonarjuszów celnych nadzorujących rozdrabnianie specjalnych kostjumów (kombinezonów), masek, rękawic itp. środków ochronnych.

Przy rewizji wewnętrznej towaru, przeprowadzonej przed rozpoczęciem rozdrabniania należy ustalić i odnotować na wniosku, czy towar w rozumieniu taryfy celnej jest wielobarwny, czy jednobarwny: ustalenie takie będzie miarodajne dla zastosowania do rozdrobnionego towaru przy ostatecznej jego odprawie pkt. 1-go lit. „a" względnie pkt. 1 lit. „b", pozycji 719 taryfy celnej. Ustalanie przed rozdrobnieniem pozycji taryfy celnej dla szmat, skrawków tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszonych wyrobów dzianych, które ze względu na ich stan użytkowy lub wymiary nie podpadają pod pkt. 1, poz. 719 taryfy celnej, nie jest wymagane.

Szmaty, skrawki tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszone wyroby dziane, doprowadzone przez rozdrobnienie do stanu podpadającego pod pkt. 1, poz. 719 taryfy celnej, urzędy celne odprawiają ostatecznie według tegoż punktu i pozycji taryfy celnej, przyczem jednobarwne szmaty, skrawki tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszone wyroby dziane urzędy celne będą zwalniać od cła po przedstawieniu przez stronę pozwolenia Ministerstwa Skarbu w myśl uwagi do poz. 719 taryfy celnej.

Okólnik powyższy wszedł w życie z dn. 1 kwietnia 1935 r.

KONSERWOWANIE OGÓRKÓW IMPORTOWANYCH DO ANGLJI.

Holandja, która przygotowuje ogórki w puszkach według gustu i smaku klienteli angielskiej, osiąga ceny znacznie wyższe od cen płaconych za polskie ogórki. Holenderskie ogórki przyrządzone są w sposób ścisły i jednolity, następnie sterylizowane, co im nadaje trwałość w smaku. Sposób holenderski jest kosztowniejszy niż polski, lecz ogórki osiągają wyższe ceny i lepszy popyt na rynku.

Sposób pakowania i przyrządzania ogórków, wymagany przez rynek angielski, jest następujący: Ogórki wysortowane, najlepszego gatunku, zdrowe i wypłukane, ogrzewa się nad parą lub w wodzie, z umiarkowaną temperaturą. Następnie układa się ogórki w puszki (2 kg, 4 kg, 5 kg, 8 kg.) Ogórki w puszkach zalewa się wodą dystylowaną. Woda ta musi być cukrzona, białym czystym cukrem. Dla dodania smaku dodaje się zioła (herbs) względnie koperek — dill (właściwie dla polskich ogórków) lecz tylko świeże. Zdarzało się, że dodany stary koperek w polskich ogórkach zdyskwalifikował towar.

W ten sposób przygotowane ogórki można środkiem konserwacyjnym utrwalić. Ma to wpływ na cenę. Powszechnie używany jest przez firmy holenderskie i niemieckie do konserwacji ogórków kwas octowy, który dodaje się w ilości 2 proc. płynu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1935 R.

BELGJA. Na mocy ustawy z dnia 28. II. 35 Król posiada pełnomocnictwo do zakazu sprzedaży, transportu i posiadania w celach handlowych tych towarów, których wwóz podlega przymusowi znakowania, a które nie są znakowane. Ustawa zawiera szereg przepisów karnych.

BUŁGARJA. Z dniem 15 marca rb. weszła w życie ustawa o organizacji i kontroli wywozu bułgarskiego, która przewiduje:

Minister Gospodarstwa Narodowego (art. 1) wprowadza obowiązkową kontrolę bułgarskich artykułów wywozowych co do ich rodzaju, jakości, typu i opakowania. Dla każdego artykułu wywozowego zostanie wydany osobny regulamin.

Władze celne nie będą zezwalać (art. 2) na wywóz tych artykułów, co do których, w myśl art. 1, została wprowadzona obowiązkowa kontrola, o ile nie będą zaopatrzone specjalnem zaświadczeniem wydanem przez organa Ministerstwa Gospodarstwa Narodowego.

Art. 3 ustala, kto może być eksporterem artykułów, podlegających obowiązkowej kontroli.

Dalsze artykuły przewidują, że Minister Gospodarstwa Narodowego ma prawo organizowania stowarzyszeń eksporterów bułgarskich oraz ustanawiania sposobu wykorzystywania przyznanych kontyngentów z zagranicy na bułgarskie artykuły wywozowe.

Celem poparcia wywozu artykułów bułgarskich zostaje stworzony przy Ministerstwie Gospodarstwa Narodowego „fundusz popierania wywozu", którego środki składać się będą z pomocy i subsydjów państwowych, samorządowych i prywatnych urzędów, przedsiębiorstw i organizacyj, kar, konfiskat, darów itp.

DANJA. Towary objęte reglamentacją przywozu:

Grupa 01: Konie, nierogacizna. inne żywe zwierzęta. jelita, żołądki cielęce, tłuszcz wielorybi, margaryna, wieprzowina, mięso, odpadki rzeźnicze, drób bity, masło, mleko, ser, jaja, tłuszcze, dziczyzna, konserwy rybne, skorupiaki.

Grupa 03: Słód, mąka pszenna, żytnia i inne, kasza, groch, wyroby ze zboża (makaron, chleb, ciasta). mąka kukurydziana, koniczyna młoda, czerwona, biała, nasiona traw, brukwi, rzepy, buraków, warzyw, drzew, zboże i rośliny strączkowe.

Grupa 05: Ziarna roślin (z wyj. ziarn używanych do wyrobu oleju), suszone owoce, owoce w łupinach, korzenie suszone, ziemniaki, jarzyny inne, owoce świeże, w konserwach, grzyby, soki owocowe, chmiel i ekstrakt z chmielu.

Grupa 06: Masa kakaowa, mączka, łupinki, miód, cukier owocowy itp. wyroby tytoniowe, kasza i mąka ryżowa, ekstrakty kawy i surogaty kawy, ziarna kakaowe, masło kakaowe, ryż w łupinkach, napoje spirytusowe i spirytus, wina zwykłe i owocowe, ocet i kwas octowy.

Grupa 08: Wełna i inne produkty przędzalnicze pochodzenia zwierzęcego, jedwab i sztuczny jedwab, prod. przędzalnicze roślinne, odpadki materj. bawełn. i wełnianych, przędza wełniana, bawełniana, lniana, jedwabna, jutowa, wszelkie szpagaty, powrozy, liny, struny z jelit.

Grupa 10: Wyroby z juty, konopi. lnu, materjał żaglowy, brezenty, linoleum. cerata, dywany i wyroby dywanowe, kapelusze i czapki, rękawiczki skórkowe, wyr. kuśnierskie, obuwie, pościel i meble wyścielane, wyroby manufakturowe, kwiaty sztuczne, materjały wełniane, bawełniane jedwabne na metry, odzież męska i chłopięca. pończochy i skarpetki, szale, chustki, rękawiczki bawełniane i wełniane, inne trykotaże.

Grupa 12: Skóry wyrobione, wyroby ze skóry, wyroby szczotkarskie, włosie, pierze czyszczone i nieczyszczone, wyroby z kości i rogu, pergamin.

Grupa 14: Tłuszcze zwierzęce, nafta, benzyna, oleje i smary, waselina, smoła, wosk ziemny, cerezyna, oleje roślinne i tłuszcze roślinne, kwas tłuszczowy werniksy i lakiery, asfalt, wosk, balsamy, tragent, guma, szelak, kopal, lak do lakowania, smarowidła do wozów, klej stolarski, inny klej, agar-agar.

Grupa 15: Opony i dętki gumowe, wyroby z gumy i kauczuku, perfumy, mydła, świece, wosk, proszki do prania.

Grupa 16: Podkłady kolejowe, drzewo bukowe, drzewo do palenia, wełna drzewna, drzewo odpasowane do wyrobu skrzynek, dykty, zapałki, wyroby z drzewa (za wyj. obręczy wiklinowych, używanych beczek i masy papierowej), wszelkie drzewo nieobrobione i obrobione, posadzki.

Grupa 18: Kwiaty i liście cięte, cebulki kwiatowe i korzenie, drzewo owocowe, wszelkie żywe rośliny, wyroby z drzewa korkowego, ze słomy, wikliny i trzciny, wyroby koszykarskie, celofan, orzechy, ziarna palmowe, kokosowe, ziemne i inne owoce do wyrobu oliwy, ziarna soji.

Grupa 19: Tektura, papa asfaltowa, smołowa, papa wykła i izolacyjna, tapety, papier światłoczuły,

wszelkie papiery i wyroby z papieru, papa surowa do fabr. papy do krycia dachów.

Grupa 21: Superfosfaty, sole potasowe, ultramaryna, indigo, ekstrakty farbiarskie, barwniki smołowane, farby anilinowe, biel cynkowa, biel ołowiana, litopon, szpat (minje), wszelkie barwniki i wyroby z barwników, czernidła, farby malarskie, ołówki. tusz, kalka, taśmy barwiące, nawozy sztuczne (za wyjątkiem superfosfatu Nr. poz. tar. celnej 2101 i saletry chilijskiej Nr. poz. 2106), soda kalcynowana, saletra potasowa (z wyj. używanego jako nawóz sztuczny), inne chemiczne i techniczne artykuły.

Grupa 22: Węgiel kamienny, koks, brykiety (cinders), kamienie do brukowania i inne, gruz, piasek, kamienie wapienne w surowych blokach, granit (częściowo przygotowane do budowy i pomników), piaskowiec i kamień wapienny częściowo przygotowany lub krajany maszynowo, cement, wapno palone, kaolina i glina ogniotrwała, proszki do czyszczenia (tar. cel. p. 126—7), sól, torf.

Grupa 23: Cegły, płytki glazurowe do wykładania ścian i podłóg, dachówki, rury gliniane, płyty azbestowe, cementowe, inne wyroby z cegły (p. 128) artykuły z gliny palonej do budowy i celów sanitarnych, wszelkie wyroby z gliny, porcelany, fajansu, wyroby kamienne, lustra wszelkie, szkło w taflach, butelki i lampy szklane (p. 85—87), wszelkie inne butelki i opakowania szklane, żarówki, wszelkie wyroby ze szkła (za wyjątkiem guzików).

Grupa 24: Żelazo w sztabach i belkach i inne fasonowane, rury lane, ciągnione i części do tychże, płyty, blachy, drut walcowany, lemiesze do pługów, wyroby z lanego żelaza do budowy i użytku domowego, wszelkie inne wyroby z lanego żelaza, wyroby z płyt żelaznych, narzędzia i instrumenty, gwoździe . śruby, nakrętki, matryki, nity, wyroby z drutu, części wozów, wagi, nożyki do golenia, inne wyroby z żelaza, m. in. obręcze, żelazo surowe w każdej formie, łom żelazny, igły z żelaza, kotły do centr. ogrzewania, radiatory.

Grupa 25: Metal do użytku w drukarniach, cyna do lutowania, płyty, rury, sztaby i drut z innych nieszlachetnych metali, tubki (metalowe), wyroby metalowe do użytku w gospodarstwie domowem, wszelka armatura, wszelkie inne wyroby z metalu, igły z innego metalu niż żelazo.

Grupa 26: Wózki transportowe, rowery, również części do tychże, za wyjątkiem siodełek ze skóry, motocykle, również ich części, za wyjątkiem siodełek, samochody w komplecie, również podwozia samochodowe, karoserje samochodowe, części samochodowe, wozy, wózki dziecinne, maszyny i części do maszyn, instrumenty muzyczne, klawiaturowe, gramofony i części do tychże, płyty gramofonowe, aparaty fotograficzne, wstęgi kinematograficzne surowe, inne instrumenty i części do tychże, mierniki do elektryczności, instrumenty elektrotechniczne, aparaty telefoniczne, statki morskie, łodzie, promy, maszyny lotnicze, balony, lokomotywy.

Grupa 27: Druki z tekstem duńskim (poz. 265), pióra wieczne, latarnie elektryczne (dynamo), baterje elektr., przybory elektrotechniczne, maszyny i aparaty elektryczne, lampy, części do lamp, akumulatory, radjoaparaty, obrazy i rysunki, wyroby galanteryjne, wyroby z celuloidu, przybory kancelaryjne, biżuterja, zabawki i wszystkie inne artykuły, należące do poz. tar. celnej Nr. 74—76, 364. pakunki do maszyn i wszelkie inne materjały izolacyjne, (tar. cel. p. 226), lampy do radjoaparatów, wszelkie inne radjotechniczne materjały.

Towary wolne od reglamentacji wwozu.

Siatki do włosów, wkładki stalowe do gorsetów, szpilki do włosów, szpilki do spinania, igły do maszyn, druty do robót włóczkowych, szydełka, gwoździe do podków, kreda do pisania i znaczenia, miary składane i w taśmach, przędza z azbestu, struny z jelit, przędza z kokosu, sosy Pickles i Chutney (poz. tar. celnej 307 b i c).

Towary, których wwóz może być ograniczony tylko za zgodą komisji walutowej.

Pasza (mączka rybna, mięsna i kostna), słoma, siano, sieczka, suszone śliwki, kawa, herbata, tytoń surowy, ekstrakt słodowy, skóry surowe, okulary i lornetki, lunety (tar. cel. Nr. 74 i 75). Zegarki i części do tychże.

ESTONJA. W Dzienniku Urz. z dn. 19. III. 35 r. ogłoszono spis środków nawozowych, które mają być clone według par. 41 tar. celnej: superfosfat, sól potasowa 40 proc., saletra chilijska, saletra wapienna, guano itp.

FINLANDJA. Zmniejszona została dotychczasowa premja (w wys. 5 Fmk.) dla masła wywożonego do Niemiec o 1 Fmk., zaś dla innego masła podwyższono premję o 1,50 Fmk.

GRECJA. Nowy dekret Min. Finansów i Gospodarki Narod. wprowadził ograniczenia przywozu towarów zagranicznych o 20% aż do 1 lipca rb. w stosunku do ilości dozwolonych do przywozu dla poszczególnych importerów. Zarządzenie obejmuje wszelkie towary.

HISZPANJA. Z dn. 27. III. 35 skontyngentowano na rok 1935 wwóz niektórych artykułów, jak następuje: szynki — 640 q., ryby świeże lub solone — 8475 q. Międzyministerjalna komisja dokona podziału kwoty kontyngentowej na poszczególne państwa.

HOLANDJA. Ogłoszona została lista grupy towarów wyjętych z kontyngentu dotyczącego gwoździ drucianych, a mianowicie: drut żelazny ciągniony i stalowy ponad 5 mm grubości lub poniżej 0,9 mm grubości, żelazo płaskie o grubości od 0,9 mm do 5 mm, o ile szerokość przekracza 5 mm.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych kontyngentujące import do Holandji następujących towarów:

Superfosfaty. Okres skontyngentowania 1. IV. 1935 — 1. VII. 1935 r. Okres bazowy 1. IV. — 1. VII. 1933 i 1934 r. Ustawowo przysługuje 100% przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym.

Saboty drewniane. Okres kontyngentowania 1. IV. 1935 — 1. VIII. 35. Okres bazowy 1. IV. 35 — 1. VIII. 35. Ustawowo przysługuje 90% przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym.

Z dniem 1. bm. skontyngentowanie importu szczotek do odkurzaczy zostało w Holandji zniesione.

IRLANDJA. Rząd irlandzki wydał nowe rozporządzenie kontyngentowe, w myśl którego wwóz następujących nawozów sztucznych do Irlandji bez specjalnej licencji wwozowej został zakazany. Superfosfaty, mielone fosfaty mineralne, mieszane nawozy sztuczne.

Zakaz wwozu nie dotyczy artykułów:

a) które sprowadzone zostały na zasadzie przewidzianej licencji w/g ustawy o kontroli wwozu,
b) które w kraju zostały wyprodukowane, wywiezione i znów sprowadzone. Kontyngent obowiązuje od 1. V. 35.

Rozporządzeniem z dn. 26. III. 35 r. na zasadzie ustawy o kontroli wwozu pewnych tkanin w sztukach, które w całości lub częściowo wyprodukowane są z wełny, rząd irlandzki ustalił okres trwania kontyngentu od 18. IV. do 31. VI. br. Kontyngent wynosi 500.000 yardów kwadr.

KANADA. Od 1 czerwca 1935 r. przepisy o zaopatrywaniu towarów znakiem pochodzenia dotyczyć będą również szkła taflowego i arkuszowego oraz zwykłego lub niekolorowego szkła okiennego.

Znak kraju pochodzenia szkła należy umieszczać na każdej pace, opakowaniu, skrzyni itp.

W czasie rozprawy budżetowej w Parlamencie Minister Finansów Kanady zaproponował i uzyskał w dniu 22. III. 35 aprobatę na szereg zmian natury podatkowej i celnej.

Zmiany te idą wyraźnie w kierunku wzmocnienia preferencji brytyjskiej, obniżają lub kasują opłatę celną od niektórych artykułów pochodzenia brytyjskiego oraz rozszerzają preferencję na wszystkie dominja, kolonje i terytorja mandatowe imperjum brytyjskiego, zwalniając je zarazem od 3% opłaty akcyzowej, której podlega import z zagranicy.

Obniżki stawek celnych dotyczą prawie wyłącznie kolumny taryfowej preferencji brytyjskiej i nie naruszają naogół kolumny traktatowej i ogólnej.

Wśród zmian, które pośrednio dotkną eksport polski do Kanady, wymienić można następujące: (poniżej podane są nowe stawki celne ad valorem w nawiasie zaś te, co obowiązywały poprzednio, w porządku kolumn: preferencji brytyjskiej, traktatowej i ogólnej).

alkohole, spirytus, gin, whiskey, likiery od t. zw. proof gallon: dol. 5,10 i 10 (poprzednio dol. 8,10 i 10).

Bibułka do papierosów, nieklejona, w rolkach — 10%, 22½%, 25% a. v. (15%, 22½%, 25%, bibułka klejona w rolkach, 10%, 32½%, 35%, (22½%, 32½% i 35%): bibułka w formie gilz, w książeczkach i t. p. 17½%, 32½%, 35% (22½%, 32½%, 35%).

cegła ogniotrwała — bez cła, 12½% i 15% (10%, 12½% i 15) szkło i wyroby ze szkła 15%, 30% i 32½% (20, 30 i 32%).

wyroby wełniane — 27½% i 17 centów za funt, 35% i 30 centów za funt, 40% i 35 centów (27½% i 18¾ cent., 35% i 30 centów, 40% i 35 centów).

Sukno do wyrobu obuwia domowego, do dalszego przerobu w fabrykach: wolne od cła, 35% i 30 centów od funta, 40% i 35 centów od funta (27½% i 18¾ centów, 35% i 30 centów i 40% i 35 centów).

W. KS. LUKSEMBURG. Rząd luksemburski postanowił w związku z odstąpieniem Belgji od parytetu złota — zdewaluować frank luksemburski o około 10%. Od 1 kwietnia rb. ustalono nowy parytet, mianowicie 1,25 fr. belg. za 1 frank luksemburski.

NIEMCY. Od dnia 25 marca 1935 r. obowiązuje zakaz przewozu mięsa w małym ruchu granicznym między Litwą i Niemcami.

NORWEGJA. Brislingi i śledziki mniejsze niż 9 cm., które nie mają być stosowane jako przynęta przy połowie — import jest zakazany. To samo odnosi się do brislingów i śledzików przeznaczonych do fabrykacji konserw w okresie od 1 stycznia do 30 kwietnia włącznie.

Pozwolenia na import obuwia gumowego, fajansu, pierza i puchu oraz masła podlegają opłacie w wysokości 1 öre od 1 kg.

Parlament zadecydował zabronić wwozu ryb solonych zagranicznego pochodzenia, pozostawiając departamentowi handlu możność robienia wyjątków.

WĘGRY. Rozporządzeniem ministerjalnem z dn. 13. III. 34 wchodzi w życie decyzja rządu za Nr. 2400/1934 M. E. w sprawie podwyżki cła dla kwaśnych siarczynów i t. d. Dotyczy to jedynie przesyłek, które po 27. III. 34 r. nadeszły do oclenia.

Ze względu na potrzebę reorganizacji sprzedaży i zużycia wełny wprowadzona została przez rząd węgierski reglamentacja obrotu wełną, zarówno wewnątrz kraju, jak i w zakresie przywozu z zagranicy. Eksport został zakazany, import zaś uzależniony od zezwolenia rządowego.

WIELKA BRYTANJA. Zostało wydane rozporządzenie, w myśl którego worki z juty nie podlegają przymusowi znakowania pochodzenia.

Additional Import Duties ustala zmianę taryfikacji na dywany, dywaniki i t. p. W klasie III, grupa VIII, poz. 1, p. 3a tar. celnej dotychczasowe brzmienie „ręczne" zamieniono na „ręczne wiązane supełkowo". Powyższe rozporządzenie zostało wydane celem umożliwienia prowizorycznego wprowadzenia w życie i ratyfikacji polsko - angielskiej umowy handlowej z dnia 27. II. br.

Zwolniony został od cła z dniem 21. III. 35 r. wosk następujących gatunków: Carnauba, Candelilla, Montan, które służą jako surowce do fabrykacji politury i pasty do obuwia.

Z ważnością od 26. III. 35 zmieniono stawki celne na stal i żelazo, jak następuje:

bloki, płyty i płytki przy cenie wwozowej do 4 £ za 1 tonę — cło wynosi 2 £ za tonę.
bloki, płyty i płytki powyżej 4 £ do 7 £ 10 sh za 1 tonę — cło wynosi 2 £ 10 sh za tonę.
sztaby i sztangi (wyłączając sztangi toczone) do 4 £ za 1 tonę — cło wynosi 2 £ za tonę.
sztaby i sztangi (wyłączając sztangi toczone) od 4 £ do 9 £ za 1 tonę — cło wynosi 3 £ za tonę.
profile przy cenie wwozowej do 7£ za 1 tonę — cło wynosi 3 £ za tonę.
profile przy cenie wwozowej od 7 £ do 13 £ za 1 tonę — conajmniej 4 £ lub 33⅓% ad val. jeśli ta jest wyższą od minimalnej
dźwigary — cło najmniej 3 £ od 1 tony lub 33⅓% najmniej cło 3£ lub 33⅓%.
obręcze i taśmy przy cenie do 7 £ za tonę najmniej cło 4 £ lub 33⅓%.
obręcze i taśmy przy cenie od 7 £ do 16 £ za tonę najmniej cło 4 £ lub 33⅓%.
szyny — cło najmniej 3 £ od 1 tony lub 33⅓%.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, PRAGNĄCE NAWIĄZAĆ KONTAKT Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Ciesząca się przychylną opinją firma w Tunisie zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów. E/8756/92/Ch.

Firma belgijska obejmie reprezentację firm polskich, mogących podjąć się dostaw przeznaczonych dla domów towarowych. E/96/35/3F/Ch.

Agenturowa firma hiszpańska pragnie zastępować interesy firm polskich na tamtejszym terenie. E/10382/21/Ch.

Agent tuniski zainteresowany jest uzyskaniem reprezentacji firmy polskiej eksportującej drzewo budulcowe. E/8757/92/Ch.

Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami artykułów fajansowych i innych. P/10788/3M/Ż.

Firma w Teheranie interesuje się dostawami karbidu do Persji. P/10783/47/Ż.

Firma agenturowa w Londynie interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami chałwy. P/9228/60/Ż.

Firma fińska pragnie importować esencje perfumeryjne z Polski. P/10186/47/Ż.

Firma w Essen interesuje się dostawami papy dachowej i produktów smołowcowych. P/9903/4C/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskimi wytwórcami skórzanych sandałów i pantofli damskich, różnych modnych fasonów. P/8597/64/M.

Firma belgijska reflektuje na objęcie przedstawicielstwa polskiej firmy eksportowej, fabrykującej: sukna z wełny czesankowej na suknie i palta damskie, materjały drukowane z jedwabiu sztucznego na suknie; bawełniane materjały drukowane.

Firma marokkańska interesuje się importem z Polski materjałów włókienniczych. P/8771/64/M.

Firmy marokkańskie interesują się importem fezów z sukna czarnego, gęstego i gładkiego, w formie

uciętego stożka i rozmiarów bardzo małych. P/9599/64/M.

Firma portugalska interesuje się importem skór kozłowych i baranich do wyrobu walizek. P/9553/3/T.

Koleje egipskie rozpisały na dzień 27 kwietnia br. przetarg na dostawę kwadr., do przykrywania wagonów. P/9769/46/M.

Przetarg na artykuły włókiennicze. Departament Zdrowia przy egipskiem Ministerstwie Spraw Wewnętrznych rozpisał na dzień 11 maja br. przetarg na dostawę prześcieradeł lnianych i bawełniano-wełnianych. P/9709/46/M.

Firmy polskie przed nawiązaniem kontaktu handlowego z firmą S. Kirsch, Amsterdam, Pl. Franschelaan 17, zechcą zwrócić się po odnośne informacje do P. I. E. (E/8699/64/CH).

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1935 DLA PRZEDSIĘBIORSTW BUDOWLANYCH.

Ministerstwo Skarbu z mocy art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) zezwala bez składania podań, na prowadzenie w 1935 roku *przedsiębiorstw budowlanych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe,* na podstawie świadectw przemysłowych kategorji odpowiadającej nie ogólnej, tj. największej (§ 61 rozporządzenia wykonawczego do powyższej ustawy), lecz *średniej rocznej liczbie zatrudnionych robotników.*

Przedsiębiorstwa budowlane istniejące już w 1934 roku i chcące korzystać z powyższej ulgi winny dopłacić do 15 maja 1935 r. różnicę między ceną posiadanego świadectwa a ceną świadectwa przemysłowego kategorji odpowiadającej średniej rocznej liczbie robotników zatrudnionych w 1934 r.

Przedsiębiorstwa budowlane powstałe dopiero w 1935 r. mogą korzystać z ulgi, o ile wykupią na 1935 rok świadectwa przemysłowe kategorji odpowiadającej ilości robotników zatrudnionych w pierwszym miesiącu po uruchomieniu przedsiębiorstwa, przyczem nie dotyczy tych przedsiębiorstw termin na wykupienie świadectw przemysłowych, oznaczony wyżej dla przedsiębiorstw istniejących już w 1934 roku (15 maja 1935 r.)

O ile okaże się, że średnia roczna liczba robotników, zatrudnionych w 1935 roku przewyższa taką średnią z roku ubiegłego, w przedsiębiorstwach zaś powstałych dopiero w 1935 roku liczbę robotników zatrudnionych w pierwszym miesiącu istnienia tego przedsiębiorstwa, czyli, że wykupione świadectwo przemysłowe jest niewystarczające, przedsiębiorstwo to winno z końcem 1935 r., a nie później, jak do 15 stycznia 1936 r. uiścić dopłatę do ceny właściwego, w myśl ustępu pierwszego niniejszego okólnika, świadectwa przemysłowego.

Równocześnie Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, że średnią roczną liczbę zatrudnionych robotników należy obliczać na podstawie list płacy i uzyskuje się ją z podziału *przez 200 (dwieście)* ogólnej ilości przepracowanych dniówek w ciągu roku, tj. robotnikodni.

W wypadku, gdyby przedsiębiorstwo budowlane nie było czynne cały rok, lecz tylko w ciągu kilku miesięcy, należy szukając średniej rocznej ilości robotników, zatrudnionych w tem przedsiębiorstwie, obliczyć ilość *robotniko-dni* w stosunku rocznym i tak otrzymany rezultat dopiero podzielić przez 200.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOCNA KOMUNIKACJA LOTNICZA I POCZTOWE POŁĄCZENIE Z POLSKĄ.

Od 1-go maja uruchomiona została w Stockholmie komunikacja lotnicza, głównie dla przewożenia poczty.

Samolot odlatujący ze Stockholmu o godzinie 19,40 do Berlina, ma tam bezpośrednie połączenie ze wszystkiemi prawie większemi miastami Europy.

Dzięki temu nadzwyczaj praktycznemu połączeniu, list naprz. wysłany ze Stockholmu po zamknięciu biura dociera do rąk adresata naprz. w Paryżu, Londynie etc. nazajutrz rano między godz. 8 a 9-tą.

Zasadniczo listy lotnicze powinny być specjalnie frankowane według taryfy poczty lotniczej. Istnieje natomiast między szwedzkim Urzędem Pocztowym a Towarzystwem Lotniczem ciche porozumienie, według którego duża część poczty nawet specjalnie nie ofrankowana, wysłana zostaje nocną drogą lotniczą. Korzystają z tego przeważnie przesyłki przeznaczone na Zachód Europy, do Londynu, Paryża, Brukseli etc.

Odnośnie komunikacji z Polską, trudno przypuszczać, by poczta szwedzka kierowała

korespondencję do Polski nocną komunikacją lotniczą, specjalnie nieofrankowaną. Chodzi jedynie o to, by w całej rozciągłości wykorzystać wygody wynikające z nocnej komunikacji lotniczej, dla tej części korespondencji, która jest odpowiednio ofrankowana.

Samolot stockholmski leci do Berlina, stamtąd zaś poczta rozchodzi się we wszystkich kierunkach.

Samolot z Berlina do Warszawy odlatuje jak wiadomo dopiero 14.45 z przybyciem do Warszawy 17.50.

Jeśli jednak korespondencja z Berlina będzie skierowana do Polski via Gdańsk, to może być już w Warszawie nazajutrz o godzinie 11.40 i niewątpliwie tego samego dnia adresatom doręczona. Dla Gdyni naprz. skierowanie listów lotniczych via Gdańsk ma jeszcze większe znaczenie, zważywszy, że ranny samolot berliński jest w Gdańsku już o godz. 9.20.

Sprawa uruchomienia oddawna projektowanej linji lotniczej Malmö — Gdynia jest na dobrej drodze, i otwarcia jej, jeśli nie zajdą nieprzewidziane okoliczności, można oczekiwać w czerwcu lub lipcu r. b.

SPRAWY TURYSTYCZNE

WAGONY CAMPINGOWE NA KOLEJACH FRANCUSKICH.

Państwowe Koleje Francuskie wprowadzają w roku bieżącym ciekawą inowację w zakresie turystyki.

Pomysł polega na tem, że odnowiono i przerobiono pewną liczbę wagonów towarowych na wagony campingowe, w których przy pomocy własnego sprzętu campingowego, jak łóżka polowe, kuchnie, stoły itp. można będzie urządzić się, jak w domku campingowym.

Wagony takie, wynajmowane przez kolej grupom, składającym się z 8—10 osób, doczepiane będą do pociągów osobowych, przenosząc uczestników z miejsca na miejsce, według dowolnie ułożonej marszruty.

W wybranych przez uczestników miejscowościach wagon pozostaje przez kilka godzin lub kilka dni, stanowiąc bazę dla wycieczek w okolice, poczem rusza w dalszą drogę.

Cena wynajmu wagonu jest niezwykle przystępna, wynosi bowiem 18 fr. dziennie, 110 franków tygodniowo i 400 franków miesięcznie. Pozatem uczestnicy opłacają pół biletu 3 klasy za odległość przebytą w czasie trwania wycieczki.

WYSTAWY I TARGI

MIĘDZYNARODOWE TARGI FUTRZARSKIE W WILNIE.

Rezultaty zeszłorocznych I-ch Ogólnopolskich Targów Futrzarskich, jak również uchwały Ogólnopolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Branży Futrzarskiej i Kuśnierzy wykazały, że targi futrzarskie są dla Polski i dla polskiego przemysłu i kupiectwa z rozmaitych względów gospodarczo uzasadnione, celowe i pożyteczne.

Opierając się tedy z jednej strony na zainteresowaniu, jakie wzbudziły zeszłoroczne targi futrzarskie, z drugiej zaś mając na względzie celowość takich targów i ogólne korzyści z nich wypływające, Komitet Targów Północnych w Wilnie, wyłonił specjalny Komitet Wykonawczy, który organizuje w roku bieżącym, w terminie od 12. VI do 27 VI drugie z kolei Targi Futrzarskie.

W myśl życzeń zeszłorocznych klientów targów i wskazówek wypływających z uchwał I-go Ogólnop. Zjazdu Kupców i Przemysł. branży futrzarskiej, Dyrekcja postanowiła wprowadzić pewne, zmiany w organizacji tegorocznych targów.

W tegorocznych targach jako sprzedawcy będą mogli brać udział tylko hurtownicy, wystawiający na sprzedaż większe ilości skór surowych i wyprawionych, ewentualnie konfekcję futrzarską w partjach hurtowych. — W związku z tem każda firma sprzedająca swój towar na targach, otrzyma za opłatą odpowiedni do jej zapotrzebowania, osobny i zamykany na klucz pokój w pawilonie targowym do swej wyłącznej dyspozycji na cały czas trwania targów.

Mając również na uwadze konieczność przeróbki surowca, celem dostarczenia na targi futer wyprawionych, Komitet Wykonawczy poczynił w tym roku starania w celu uzyskania odpowiednich kontyngentów na futra surowe w takim terminie, któryby umożliwił wspomnianą przeróbkę, z tem, że surowiec przerobiony dostarczony będzie na targi.

Jeżeli chodzi o odbiorcę, czyli o kupującego to znajdzie on na Targach Wileńskich taką rozmaitość towaru, że bezwarunkowo zaspokoi swoje żądania, a co najważniejsze, znajdzie możność dobrania najbardziej odpowiadającego mu artykułu, gdyż będą tu reprezentowa-

ne towary, tak z całej Polski, jak również i dostarczone bezpośrednio z zagranicy.

—o—

Mając na względzie interesy tak sprzedawcy jak i nabywcy, jak nie mniej szereg ulg celnych, kolejowych, podatkowych i kredytowych — sądzić należy, iż tegoroczne Targi Wileńskie będą najdogodniejszem miejscem kupna — sprzedaży futer krajowych i zagranicznych tak dla producentów — przemysłowców, jak i dla konsumentów — konfekcjonistów i kuśnierzy. W pierwszym rzędzie odegra tu rolę udostępnienie bezpośredniego nawiązania stosunków handlowych i danie możności dobrego zbytu swych wyrobów dla jednych i dogodnego a taniego zaopatrzenia się w towar na zeson zimowy dla drugich.

Na tegorocznych Targach Futrzarskich w Wilnie wystawione będą na sprzedaż wszelkiego rodzaju futra krajowe i zagraniczne, surowe i wyprawione — a mianowicie: bobry, jagnięta strzyżone (agneaux rasés), baranki, koty, krety, króliki, lisy wszelkich rodzajów, karakuły, półkarakuły, wyporki (breitszwance), oposy amerykańskie, tasmańskie i australijskie piżmowce, rysie, skunksy, świstaki, whitecoats, wydry, zające, źrebaki, cielaki i tp. jak również imitacje wszelkiego rodzaju: nutriety, oposety, biberole, skunksety i t. p. imitacje małp, fok i i.

W targach tegorocznych wezmą udział również eksporterzy krajowego surowca (źrebaki, cielaki, króliki, zające, lisy, chomiki itp.), co pozwoli zainteresowanym odbiorcom na bezpośrednie zapoznanie się z surowcem polskim zebranym w większej ilości na terenie M. T. F. w Wilnie jak również na wybranie najodpowiedniejszego towaru i dostawcy.

TARGI PARYSKIE — OD 18 MAJA DO 3 CZERWCA 1935 R.

Targi Paryskie są jedną z największych imprez handlowo - przemysłowych Francji. cieszącą się corocznie wielką frekwencją wystawców i zwiedzających.

W roku bieżącym na Targach wystawione będą wytwory przemysłowe 8.000 firm francuskich i zagranicznych, reprezentujących niezliczone gałęzie handlu i przemysłu. Jeśli dodamy, że okres trwania Targów zbiega się ze „Świętem Paryża", co pozwoli po załatwieniu interesów handlowych zobaczyć jego ciekawe imprezy, to musimy dojść do przekonania, że podróż do Paryża w tym czasie przedstawia się bardzo interesująco. Koleje Francuskie przyznały udającym się na Targi Paryskie następujące zniżki kolejowe:

Wystawcom, handlowcom i przemysłowcom 50 proc.

Pojedyńczym zwiedzającym 40 proc.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY BAŁTYCKIE W KWIETNIU

Połowy bałtyckie naszych rybaków wypadły w kwietniu rb. znacznie korzystniej, aniżeli w kwietniu roku ubiegłego. Z dwu składników tych połowów — przybrzeżnych i dalekomorskich tylko pierwszy odbijał korzystnie od zeszłorocznych skromnych połowów przybrzeżnych, podczas gdy połowy bornholmskie się nie rozwinęły i pozostały na zeszłorocznym poziomie (136.690 kg wartości 25.695 zł, w roku ubiegłym 137.620 kg o wartości 20.911 zł). Zawiodła tu konsumcja dorsza, który zapełniał w stanie zamrożonym halę rybną, a w większych ośrodkach kraju był drogi dzięki niewystarczająco rozwiniętej konsumcji i wysokim kosztom pośrednictwa, konserwacji i transportu.

Połowy przybrzeżne dały aż 932.840 kg, wartości 230.028 zł, wobec 319.060 kg wartości 115.929 zł w kwietniu ubiegłego roku. Późna Wielkanoc tegoroczna przyczyniła się do przedłużenia sezonu połowu szprota, którego złowiono 719.200 kg wobec 224.000 kg w kwietniu ub. roku.

Płastug złowiono również więcej — 66.430 kg (52.090 kg w kwietniu 1934), łososi 29.090 kg (18.110), mielnic 1.850 kg (1.100), troci 450 kg (1.200), śledzików również znacznie więcej niż w ub. roku: 101.340 kg (15.730), węgorzy 500 kg (750), dorszy 131.880 kg (99.920), kwapów 320 kg (7.660), sieji 210 kg (350), cert 1.390 kg (1.000). szczupaków 9.390 (7.130), okoni 4.120 (5.460), łoci 3.350 (5.630), jesiotr 10 kg (0).

Z połowów sprzedano: do wędzarń 697.370 kg, na rynku miejscowym 359.150 kg i do Gdańska sprzedano 13.010 kg.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W KWIETNIU

Ogólny obrót rybą morską wyniósł w Gdyni w miesiącu kwietniu br. 1.276 ton ryb i przetworów rybnych, z czego 498 ton przypada na własne połowy a reszta na import. Z ogólnej ilości importu 778 ton, przeszło przez port rybacki 618 ton, a 160 ton przez port handlowy. Do portu rybackiego zawinęło sześć statków zagranicznych przywożąc: *śledzi solonych:* z Holandji 99 ton tj. 485/1 i 300/2 beczek, z Anglji 97 ton tj. 555/1 i 100/2 beczek, z Norwegji 192 ton tj. 1.202/1 i 5/2 beczek; *śledzi mrożonych:* norweskich 10 ton; *konserw:* 2 tony, *tranu* 5 ton, *innych* ryb 6 ton. Z Islan-

dji statkiem-chłodnią przybyło 200 ton *dorszy* zamrożonych. W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych holenderskich: 16 ton, śledzi solonych z Litwy 17 ton, śledzi świeżych 24 ton, konserw 24 ton, tranu 78 ton. Towary przechodzące przez port handlowy pochodziły z jedenastu państw: Holandja, Danja, Niemcy, Portugalja, Szwecja, Norwegja, Belgja, Litwa, Francja, Finlandja, U. S. A.

Z portu rybackiego wysłano z rybami do kraju 78 wagonów kolej. Wobec zakończenia się sezonu głównego na ryby morskie obrót w kwietniu stanowi trzecią część obrotów marcowych br. Tak niskie obroty, jeśli chodzi o import, spowodowała nieprzychylna konjunktura dla śledzi solonych, a i własne połowy byłyby większe gdyby nie stosowano ograniczeń.

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.
2. **Solone w Gdyni „Polonia“** — wysprzedane.
3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i small matties 78, matfulls I trade 75, matfulls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.
4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.
5. **Matties solone** w Belgji 53, belgijskie puste 51.
6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 35, 5/600 sztukowe 36, vaar 4/500 sztukowe 33, 5/600 sztukowe 34, 6/700 sztukowe 34, sloe matties 50.
7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 75, takież w „słodkim“ stanie 55.

Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki:

Dorsze islandzkie, mrożone, oczyszczone — bez głów za 50 kg 45 zł.

Z własnych połowów:

szproty świeże płacono rybakom za 50 kg 6 zł, szproty wędzone za 50 kg 23 zł, szproty w oliwie, puszki 400 gramowe, za sto puszek 60 zł; dorsze świeże, bez głów i wnętrzności, za 50 kg płacono rybakom 8 zł: dorsze wędzone w kawałkach, za 50 kg 50 zł: dorsze wędzone w całości, za 50 kg 45 zł: flądry duże płacono rybakom za 50 kg 15 zł: flądry duże wędzone 50 kg 55 zł: certy świeże płacono rybakom za 50 kg 30 zł; certy wędzone za 50 kg 70 zł: mielnice (małe łososie) za 50 kg 100 zł: mielnice wędzone za 50 kg 200 zł: łososie duże, płacono rybakom przy końcu tygodnia za 50 kg 150 zł.

— **EKSPORT ŁOSOSI Z POLSKICH POŁOWÓW.** W obecnym sezonie połowów łososi na Bałtyku eksportowaliśmy z Gdyni około 30.000 kg świeżych łososi. Łososie wysyłano do Szwecji, Danji, Anglji, Szwajcarji, Austrji i Węgier. Łososie natychmiast po połowie pakuje się do skrzyń wyłożonych słomą, owijając każdą sztukę papierem pergaminowym i przesypując drobno tłuczonym lodem. Skrzynie lub kosze, posiadają wymiary ustalone, a waga ryb z opakowaniem wynosi około sto kilo (na opakowanie odchodzi do 40 procent wagi).

Są to pierwsze próby eksportu łososi z naszych połowów. Dotychczas eksport ten szedł przez Gdańsk.

— **RESTAURACJA RYBNA NA WYSTAWIE RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.** Rozpoczęto już budowę restauracji rybnej na molo rybackiem, na terenie Wystawy Rzemieślniczej. Powierzchnia restauracji wynosić będzie 230 m. kwadr. Dwie ściany boczne będą całkowicie oszklone. Koszt budowy, która będzie zakończona jeszcze w tym miesiącu pokryty ma być przez inicjatora restauracji p. J. Konkola, właściciela wędzarni. Zapewne restauracja rybna przyczyni się do propagandy spożycia ryb morskich z polskich połowów.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	14. 5.	17. 5.	21. 5.	22. 5.
Capella	21. 5.	24. 5.	28. 5.	31. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Chr. Russ — z Gdyni 11/13. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Achilles	13. 5.	15. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Anneliese — z Gdyni 13. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 15. 5.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 15/16. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 20. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 21. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 13. 5. s/s Iwan — z Gdyni 29. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	14. 5.	18. 5.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 5. — z Gdańska 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 7. 5. s/s Akershus — z Gdyni 17. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 13. 5. s/s Jaederen — z Gdyni 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Puck — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 14. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	13. 5.	15. 5.
Niobe	20. 5.	22. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Bussard	16. 5.	18. 5.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	14. 5.	18. 5.	23. 5.
Hel	21. 5.	25. 5.	30. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 14. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 14. 5. — z Gdyni 16. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 14. 5. — z Gdyni 16. 5.
s/s Lublin — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 23. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 11. 5. s/s Haarlem — z Gdyni 18. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaoffarowane w dostatecznej ilości
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 500 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nantic — z Gdyni 22. 5.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bernicia — z Gdyni 15. 5. s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Roland — z Gdyni 10. 5. m/s Hemland — z Gdyni 23. 5.
m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 10. 5. s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 17. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 26. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Equator — z Gdyni 20. 5.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 maja:

m/s DELHI lin. dla wyładowania ryżu, juty i drobnicy z Indyj, Bergenske.
s/s SCANIA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s HERAKLES lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., PAM., Żegluga Polska.
m/s DEJEFORS z ład. celulozy z Uddevalla, Wolff.
m/s ERIK po ład. cukru do Kopenhagi, Reinhold.
s/s HENRIETTE po ład. cukru do Kopenhagi, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.
s/s MARS po węgiel, Bergenske.

10 maja:

s/s ROLAND lin. lewantyńskiej, dla ładowania, Pol. Lewant.
s/s CITY OF FAIRBURY z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelji, Amer. Scantic Line.
s/s SANTA CRUZ lin. po ładunek do wsch. Norwegji. Bergenske.
s/s DORRIT lin. z owocami i drobnicą z Sycylji i Hiszpanji, PAM.
s/s ELLAVORE lin. z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s SIGRID lin. dodatk. z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
m/s HILDA z drobnicą, Wolff.
s/s HERNÖSAND lin. po ładunek do Helsinek i Viipuri, Lenczat.
s/s BALDER po węgiel, PAM.
s/s HINRICH PETERS po węgiel, Progress.
s/s LOTTE HALM ze złomem, Rummel & Burton.

11 maja:

s/s CLAN MALCOLM z ryżem surowym z Rangoon, PAM.
m/s TITANIA lin. z portów Gulfu z bawełną i drobnicą, Bergenske.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 maja 1935 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dnia 12 maja o godz. 20[45] zasnął w Panu

JÓZEF PIŁSUDSKI

PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI

Żałobna odezwa Prezesów Izb Przemysł.-Handlowych

„Marszałek Józef Piłsudski odszedł od nas.

A odchodząc, przekazuje dalszą budowę stworzonego przez siebie Państwa Polskiego całemu Narodowi.

Pomni, że samorząd gospodarczy stał się budowy tej istotnym składnikiem wierni orędziu Pana Prezydenta Rzplitej i w zrozumieniu odpowiedzialności przed przyszłemi pokoleniami, jaka spada na każdego obywatela w chwili zgonu Budowniczego Państwa Polskiego, uroczyście ślubujemy, że wytężymy wszystkie siły w pracy naszej, aby stać się godnymi otrzymanego z Jego ofiarnego życia dziedzictwa.

W tej doniosłej chwili dziejowej wzywamy reprezentowane przez nas sfery gospodarcze do wytrwałej, a spokojnej pracy.

Niechaj jej wiecznie przyświeca niezatarty obraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, Wskrzesiciela Państwa Polskiego — Jego cnót i ofiar dla Odrodzonej Ojczyzny".

Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych

Uroczyste Zebranie Żałobne Prezesów Izb Przemysłowo-Handlowych

Prezesi Izb Przemysłowo - Handlowych w wyniku odbytego w dniu 14 maja Uroczystego Zebrania Żałobnego ku uczczeniu pamięci śp. Marszałka Piłsudskiego wystosowali następujące depesze do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pani Marszałkowej Aleksandry Piłsudskiej, Prezesa Rady Ministrów i Ministra Przemysłu i Handlu:

„Prof. Ignacy Mościcki, Prezydent Rzeczypospolitej, Warszawa — Zamek. Zebrani na uroczystem posiedzeniu żałobnem Prezesi wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych składają na ręce Pana Prezydenta hołd pamięci Wielkiego Budowniczego Odrodzonego Państwa Polskiego oraz dają wyraz najgłębszej żałobie, jaka okrywa cały przemysł i handel Polski. Świadomi historycznej odpowiedzialności pragniemy, Panie Prezydencie, współdziałać całym naszym wysiłkiem w pracy nad dalszą budową naszej Ojczyzny. Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych".

*

„Pani Aleksandra Piłsudska, Warszawa — Belweder. W dniach żałoby narodowej po stracie Wielkiego Wskrzesiciela i Budowniczego Państwa Polskiego łączymy się z Czcigodną Panią w powszechnym wielkim bólu i składamy Jej wyrazy najgłębszej czci. Prezesi Izb Przemysłowo Handlowych".

*

„Prezes Rady Ministrów Walery Sławek — Warszawa. Prezesi wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych, zebrani na uroczystem posiedzeniu żałobnem, składają na ręce Pana Premjera hołd pamięci Pierwszego Marszałka Polski, Twórcy Państwa i Przewodnika Narodu, którego ideały i czyny pozostają niezłomnym drogowskazem dla każdego Polaka. W tej ciężkiej dla Państwa i Narodu chwili pragniemy, pod światłem i patrjotycznem kierownictwem Rządu Pana Premjera, mocno stać na straży dalszego niezamąconego rozwoju życia gospodarczego naszej Ojczyzny. Prezesi Izb Przemysłowo - Handlowych".

*

„Minister Przemysłu i Handlu Henryk Floyar - Rajchman — Warszawa. Związek Izb Przemysłowo - Handlowych R. P., zgromadzony na uroczystem posiedzeniu Prezesów Izb, w zrozumieniu konieczności zachowania pełnej powagi i spokoju w tragicznej chwili zgonu Wielkiego Budowniczego Polski, wyraża niezłomną wolę wytężenia wszelkich sił na polu pracy gospodarczej, aby wzmacniać i utrwalać fundamenty Państwa Polskiego. Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych".

*

W dalszym ciągu zebrania ustalono formy udziału Izb Przemysłowo - Handlowych w żałobie narodowej. Uchwalono, iż przedstawiciele wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych wezmą udział w uroczystościach pogrzebowych w Warszawie i Krakowie.

Ustalono, iż urzędnicy Biur Izb wezmą udział w żałobie narodowej w formie przyjętej przez urzędników instytucyj państwowych. Ponadto uchwalono, iż wszystkie Izby Przemysłowo - Handlowe odbędą w najbliższym czasie Nadzwyczajne Plenarne Zebrania poświęcone uczczeniu pamięci śp. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Po zakończeniu zebrania Prezesi Izb udali się osobiście do Pana Ministra Przemysłu i Handlu celem złożenia Mu kondolencyj, oraz wpisali się do księgi kondolencyjnej w Pałacu Belwederskim.

Izbę naszą podczas tych uroczystych manifestacyj żałoby reprezentował Prezes p. Stanisław Tor.

Hołd żałobny śp. Marszałkowi Piłsudskiemu ze strony sfer gosgodarczych Okręgu Izby

W dniu 15 bm. Prezes Izby p. Stanisław Tor rozesłał do Wiceprezesów i Radców Izby oraz Prezesów organizacyj gospodarczych w okręgu Izby pismo treści następującej:

„W żałobnym hołdzie, jaki Polska składa pamięci swojego Wskrzesiciela, śp. Marszałka Piłsudskiego łączą się wszystkie warstwy społeczne w serdecznym bólu.

Sfery gospodarcze, reprezentowane przez Prezesów Izb Przemysłowo - Handlowych, na posiedzeniu, które odbyło się dnia 14 bm. w Warszawie, postanowiły w sposób uroczysty zamanifestować

swój szczery udział w ogólnej żałobie narodowej. W tym celu zwołują wszystkie Izby w najkrótszym czasie nadzwyczajne plenarne zebrania.

Ze względu na wyznaczenie zebrania plenarnego naszej Izby na dzień 23 bm., nastąpi uczczenie pamięci Wielkiego Zmarłego na temże zebraniu.

Byłoby godnem tragicznej chwili, jaką Polska przeżywa, aby Wielce Szanowny Pan Radca zechciał na terenie swej bezpośredniej działalności i wpływów powziąć inicjatywę w zorganizowaniu manifestacyj żałobnych w postaci przemówień do pracowników przedsiębiorstw o wiekopomnych pracach śp. Marszałka i jego ofiarnem życiu, złożonem na ołtarzu wolności Narodu i potęgi Państwa, z równoczesnem wezwaniem słuchaczy do skupienia się w jednominutowej ciszy".

———

Wobec zgonu Pierwszego Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego Związek Fabrykantów wysłał w dniu 13 maja do Panów Wojewodów Poznańskiego, Pomorskiego, oraz do Pana Starosty w Bydgoszczy telegramy następującej treści:

„Do głębi dotknięci zgonem Pierwszego Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego, Pierwszego Obywatela i Wodza Narodu, składamy w imieniu Związku Fabrykantów w Bydgoszczy wyrazy niewysłowionego bólu i żalu".

(—) Dr. Kasperowicz, prezes *(—) Palicki,* dyrektor

Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy

II

W rozdziale XXVIII kodeksu karnego wymienione są przestępstwa przeciw dokumentom. Rozpatrując je kolejno widzimy, że interesujące nas stany faktyczne nie mogą się mieścić ani w ramach art. 187 (fałszowanie dokumentów), albowiem kapitan nie podrabia ani nie przerabia konosamentu — ani w granicach karalności artykułów następnych. Dopiero w art. 192 k. k. znajdujemy określenie przestępstwa poświadczenia nieprawdy — mogące nas interesować z punktu widzenia naszego zagadnienia.

Art. 192 brzmi:

§ 1. Osoba publicznego zaufania, jakoteż lekarz, weterynarz lub położna, poświadczający nieprawdę co do okoliczności mającej znaczenie prawne, podlega karze więzienia do lat 2 lub aresztu do lat 2.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto takiego świadectwa używa.

W motywach Komisji Kodyfikacyjnej do tego artykułu znajdujemy uwagi, że przestępstwo powyższe jest sui generis i polega na wystawianiu przez osoby publicznego zaufania autentycznych dokumentów, zawierających jednakże materjalną nieprawdę. Nie jest to ani podrobienie, ani przerobienie dokumentu, ale raczej nadużycie zaufania, które społeczeństwo w danej osobie pokłada. — Przestępstwo to stoi zatem na pograniczu między nadużyciem zaufania a przestępstwem przeciwko dokumentom. Dokument autentyczny jest tutaj jedynie środkiem do dokonania przestępstwa, znajdującego się poza nim.

W związku z powyższemi uwagami Komisji Kodyfikacyjnej należy przedewszystkiem rozstrzygnąć pytanie, czy kapitan statku jest osobą publicznego zaufania.

Polski kodeks karny nie definjuje tego kryterjum. Musimy więc sięgnąć do prawa morskiego, oraz do teorji tego prawa, ażeby rozstrzygnąć tę zasadniczą przesłankę możliwości zastosowania art. 192 k. k. do interesującego nas zagadnienia.

Kapitan statku skupia w swojej osobie rozmaite funkcje. Jest on przedewszystkiem zastępcą armatora, a rozmiary tego zastępstwa określone są ustawowemi przepisami, wzgl. specjalnem pełnomocnictwem, o ile chodzi o odstępstwo od norm prawnych. Pozatem jest on nawigacyjnym kierownikiem statku, ustawowym zastępcą osób zainteresowanych w transporcie morskim, oraz wykonawcą t. zw. władzy na statku (Schiffgewalt). To ostatnie pojęcie jest bardzo sporne w literaturze prawniczej. Niektórzy teoretycy widzą w tej władzy instytucję o charakterze publiczno-prawnym, inni uważają ją za funkcję dodatkową o treści władzy państwowej, inni wreszcie znajdują w niej jedynie wyraz uprawnień o charakterze prywatnym. Analizując treść władzy kapitana, widzimy, że składają się na nią nietylko zwyczajne uprawnienia rozporządzania statkiem i znajdującemi się na nim przedmiotami, lecz również i władza rozkazodawcza względem osób wchodzących w skład załogi statku, (oficerów i marynarzy), repatrjantów, a nawet i pod pewnemi wzgl. podróżnych. Kapitan jest również organem pomocniczym wymiaru sprawiedliwości, to

na podstawie uprawnień, nadanych mu przez ustawę o służbie marynarza z 2 czerwca 1902, albowiem wykonuje funkcje urzędnika stanu cywilnego (§ 65 ustawy o służbie marynarza), jest zarządcą spadku po zmarłym na statku marynarzu (§ 61), oraz przyjmuje sprzeciwy od orzeczeń Urzędu Żeglarskiego w myśl ust. 2 § 124 wyżej wymienionej ustawy.

Mimo tych szerokich atrybucyj, wydaje się jednakże wątpliwem, czy kapitana statku można zaliczyć do rzędu osób publicznego zaufania w zrozumieniu polskiego kodeksu karnego. Mojem zdaniem, zasadniczem kryterjum takiego charakteru jest wykonywanie pewnych funkcyj nie dla ścisłego i ograniczonego z tych czy innych względów grona osób, lecz wykonywanie ich w sposób publiczny, t. zn. że z usług danej osoby może korzystać każdy zainteresowany, albo na całym obszarze państwowym, albo na obszarze pewnego okręgu, przewidzianego odnośnym przepisem prawnym.

O ile więc nie ulega wątpliwości, że osobą publicznego zaufania, jest notarjusz, komornik, biegły sądowy, geometra zaprzysiężony, lekarz, dentysta, adwokat itp. — o tyle wydaje się wątpliwe, czy kapitana statku, będącego w pierwszej linji ustawowym i umownym zastępcą przedsiębiorcy żeglugowego i wykonującego jedynie dodatkowo pewne funkcje władzy publicznej, można uważać za osobę publicznego zaufania. Przypomnieć przytem trzeba znowu, że lex specialis, jakim jest prawo morskie nie nakłada na kapitana żadnych sankcyj za sporządzenie dokumentów okrętowych w odchyleniu od rzeczywistego stanu faktycznego, nieuwzględnianie wad towaru w konosamencie co omówionem już zostało wyżej przy analizie § 658 niem. kodeksu handlowego.

Jeżeli zatem wątpliwe jest zastosowanie art. 192 k. k. do interesującego nas zagadnienia — musimy sięgnąć do najbliższego przez wzgląd na swoją analogję przestępstwa, a mianowicie do występku oszustwa, omówionego w art. 264 k. k.

Artykuł ten postanawia, że „kto w celu osiągnięcia dla siebie lub kogo innego korzyści majątkowej doprowadza inną osobę, za pomocą wprowadzenia jej w błąd, lub wyzyskania błędu, do niekorzystnego rozporządzenia własnem lub cudzem mieniem, podlega karze więzienia do lat 5". I znowu w motywach Komisji Kodyfikacyjnej spotykamy przedewszystkiem pogląd, że decydującym dla popełnienia przestępstwa z art. 264 jest zamiar zwrócony na korzyść materjalną (lucri faciendi), ale nie koniecznie na określoną rzecz. Nie każde przytem spowodowanie szkody będzie się mieściło w stanie faktycznym oszustwa, a tylko takie, które zostało wywołane za pomocą wprowadzenia w błąd, lub wyzyskania błędu osoby pokrzywdzonej. — Wprowadzenie w błąd, lub wyzyskanie błędu, musi pozostawać ze szkodą majątkową pokrzywdzonego w takiej zależności, że pokrzywdzony wskutek tego wprowadzenia w błąd, sam dysponuje posiadanemi dobrami majątkowemi na swoją niekorzyść.

Jak więc widzimy, warunkiem stanu faktycznego oszustwa jest udział osoby wprowadzonej w błąd — (udział polegający na przekazaniu rzeczy lub praw majątkowych, wynikającem z błędnego wyobrażenia, o znaczeniu i skutkach tej dyspozycji majątkowej) środkiem działania zaś, jest wprowadzenie w błąd, lub wyzyskanie błędu.

Uwagi te mają zasadnicze znaczenie dla dalszych rozważań.

Przed zagłębieniem się w szczegóły, musimy sobie jeszcze uzmysłowić, że polski kodeks karny stoi wyraźnie na stanowisku teorji woli o ile chodzi o zagadnienie winy i o zły zamiar, będący zasadniczą przesłanką popełnienia przestępstwa. Niemniej jednak obok „dolus directus" zna polski kodeks karny również i „dolus eventualis", polegający na tem, że sprawa przestępstwa przedstawia sobie pewien skutek przestępny jako możliwy, choć niekonieczny. Wprawdzie skutku tego nie pragnie i do niego nie zmierza, niemniej jednak na zaistnienie jego, na wypadek, gdyby zaszedł z całą świadomością się godzi.

Przechodząc obecnie do szczegółów zagadnienia i mając je oświetlić z punktu widzenia art. 264 k. k. nie możemy zapominać o zasadniczym celu, dla którego załadowca i armator podejmują swoje działania, a więc pierwszy przez podpisanie rewersu, a drugi przez wystawienie czystego konosamentu. Celem tym jest gładkie rozwikłanie interesów w miejscu przeznaczenia wysyłki lub towaru. Jak już wspomnieliśmy na wstępie, rozwikłanie to następuje zwyczajnie w ten sposób, że kupiec (odbiorca towaru) otwiera akredytywę w jednym z banków portu wysyłkowego (przy sprzedażach f. o. b.) lub portu przeznaczenia, (przy sprzedażach c. i. f.) upoważniając bank do wypłaty za przedstawieniem czystego konosamentu.

Skutkiem przedłożenia czystego konosamentu, odbiorca towaru rozporządza własnem mieniem, albowiem płaci cenę kupna.

Należy się zastanowić, czy zapłaciłby tę cenę kupna, gdyby nie przedłożono mu czystego konosamentu. Odpowiedź przecząca nie ulega wątpliwości, albowiem odbiorca towaru wzgl. kupiec otwiera nieodwołalną najczęściej akredytywę tylko pod warunkiem uzyskania pewności, że z towarem jest wszystko w porządku. Gdyby zresztą w praktyce handlu morskiego nie kładziono tak dużego nacisku na czysty konosament, niewątpliwie nie powstałaby owa zwyczajowa instytucja wystawiania czystego konosamentu wzamian za rewers, praktykowana, jak to wspomnie-

liśmy na wstępie, we wszystkich portach świata.

Jeżeli zatem dochodzimy do wniosku, że odbiorca towaru rozporządza przez zapłacenie ceny kupna, własnem mieniem — mamy wyczerpany już jeden moment ze stanu faktycznego art. 264 k. k. traktującego o oszustwie.

Nie ulega też wątpliwości, że odbiorca towaru został skłoniony do zapłacenia ceny kupna, zapomocą wprowadzenia go w błąd. Przez wystawienie bowiem czystego konosamentu, oświadczono mu innemi słowy, że z towarem wszystko jest w porządku, podczas gdy w rzeczywistości tak nie jest. Wprowadzenie zatem w błąd jest zupełnie wyraźne, a tem samem i drugi moment oszustwa nie ulega wątpliwości.

Celem oszustwa jest osiągnięcie dla siebie lub kogo innego korzyści majątkowej. Działanie załadowcy i armatora, wzgl. przedstawicieli tego ostatniego zmierza wyraźnie do osiągnięcia korzyści majątkowej zarówno przez sprzedawcę towaru, którego reprezentuje załadowca, jak i osiągnięcia korzyści majątkowej przez armatora (przewoźnika).

Gdyby bowiem nie wystawiono czystego konosamentu, to zarówno sprzedawca nie mógłby przewieźć towaru na swoim statku, sobie zdawać sprawę, że nie otrzyma zań zapłaty — a z drugiej strony przewoźnik nie mógłby przewieźć towaru na swoim statku, albowiem załadowca nie wykonałby transportu. Wystawienie zatem czystego konosamentu wzamian za rewers, wyraźnie zmierza do osiągnięcia korzyści majątkowej, zarówno dla wystawiających, jakoteż i dla osób, które oni reprezentują. Jedynie w pierwszym wypadku będzie to korzyść pośrednia, a w drugim wypadku korzyść bezpośrednia.

Zdawałoby się temsamem, że wyczerpane zostały wszystkie momenty stanu faktycznego oszustwa i że w konsekwencji tego interesujące nas wypadki mogłyby się mieścić w ramach art. 264 k. k. Jednakże treść tego artykułu zawiera jeszcze jeden wymóg, a mianowicie, ażeby rozporządzenie własnem lub cudzem mieniem, było niekorzystne dla osoby poszkodowanej.

Ten właśnie wymóg najczęściej nie będzie pozwalał podciągać wypadków wystawiania czystych konosamentów wzamian za rewers, pod kwalifikację karną oszustwa. — Jak już bowiem widzieliśmy na niektórych przykładach wspomnianych na wstępie, następuje wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers najczęściej tylko wtedy, gdy załadowca, zarówno jak i kapitan statku są w zupełnie dobrej wierze i mają wszelkie podstawy do przypuszczenia, że pewne wady opakowania nie naruszą jakości towaru, ani też nie spowodują żadnej innej jego deterjoryzacji.

W tych wszystkich wypadkach odbiorca towaru (kupiec) otrzymuje towar, który otrzymać pragnął i na którego zapłatę się zgodził. Rozporządzenie zatem własnem mieniem w postaci zapłaty za towar nie było dla niego niekorzystnem. Nie poniósł on żadnej szkody, albowiem wątpliwości co do stanu towaru okazały się nieuzasadnione.

Gdyby nawet powyższe stany faktyczne nie przedstawiały się tak korzystnie dla armatora lub kapitana statku, t. zn. gdyby w przykładach, podanych na wstępie meble rzeczywiście zostały zamoczone, lub skrzynie faktycznie nie wytrzymały transportu morskiego — nie podpadałoby wystawienie czystego konosamentu pod karną kwalifikację oszustwa, albowiem mielibyśmy w tych wypadkach niewątpliwie do czynienia z błędem co do okoliczności, należącej do istoty czynu — wykluczającym zaistnienie przestępstwa (art. 20 k. k.)

W razie braku podstaw do przyjęcia błędu faktycznego — istnieć będą przesłanki błędu prawnego.

Błąd ten będzie tembardziej wytłumaczony, gdy sięgniemy znowu do obszernych motywów Komisji Kodyfikacyjnej, w których znajdujemy bardzo trafny pogląd na kwestję odpowiedzialności i kwestję świadomości bezprawności czynu. W motywach tych bowiem czytamy: „Dla sprawy odpowiedzialności pierwszorzędne znaczenie posiada świadomość bezprawności czynu. Sprawca musi wiedzieć, że dane działanie jest zakazane i musi wiedzieć, że on rzeczywiście takie działanie przedsiębierze, lub takiego opuszczenia się dopuszcza. Ustawa najczęściej rozstrzyga sprawę tę w sposób radykalny, przez postawienie zasady, że nieznajomością ustawy karnej nikt nie może się zasłaniać. Doświadczenie życia nowożytnego wykazuje jednak, że zasada ta przeprowadzona konsekwentnie, może w wielu wypadkach okazać się nadmiernie surową lub wręcz niesprawiedliwą. Zasada ta mogła być dobrą w stosunkach mało skomplikowanych, kiedy prawo karne było kodyfikacją kardynalnych zasad społecznego współżycia, kiedy można było twierdzić, że kodeks karny stwarza sankcje karne dla przepisów i norm ogólnie znanych, Nowożytne życie społeczne stwarza niezmiernie wielką ilość dóbr prawnych i sytuacyj dla tych dóbr niebezpiecznych, co skłania społeczeństwo do wydawania coraz to nowych przepisów karnych. Wynikiem tego rodzaju stosunków jest, iż przeciętny obywatel, a często nawet przeciętny prawnik nie wie, co jest w danej chwili przestępstwem, a co niem nie jest. Dlatego operowanie dzisiaj zasadą, że nieznajomością ustawy karnej zasłaniać się nie można, mogłoby robić wrażenie groteskowe. Musi być jednak konsekwentnie przeprowadzona zasada, że do odpowiedzialności kar-

nej potrzebna jest świadomość bezprawności czynu. Bezprawność to nie jest koniecznie karygodność. Sprawca może nie znać istniejącego przepisu ustawy karnej, do poczytania mu danego czynu wystarczy jednak, jeżeli stwierdzonem będzie, że zdawał sobie dokładnie sprawę, że postępowanie jego sprzeciwia się ogólnemu poczuciu prawa".

W świetle powyższych motywów Komisji Kodyfikacyjnej uznać należy, że nietylko nie podpadnie pod pojęcie oszustwa wystawianie czystego konosamentu wzamian za rewers w tych wszystkich wypadkach, w których wystawca konosamentu działał pod wpływem błędu faktycznego — lecz również uznać należy, że nawet w razie zaistnienia takiego stanu faktycznego, który uzasadniałby podciągnięcie go pod sankcję karną art. 264 k. k., istniałyby wszelkie przesłanki do zastosowania nadzwyczajnego złagodzenia kary na podstawie § 2 art. 20 k. k., a to tembardziej, że jak podkreśliliśmy wyżej, przepisy prawa morskiego nie zabraniają zasadniczo wystawiania czystego konosamentu nawet w braku warunków zastrzeżonych przez § 658 niem. kod. handl. Temsamem usprawiedliwionem będzie działanie armatora wzgl. jego zastępcy, albowiem nie zdawał sobie on dokładnie sprawy, że postępowanie jego sprzeciwia się ogólnemu poczuciu prawa.

Reasumując dotychczasowe uwagi w tej materji stwierdzić należy, że w tych wszystkich wypadkach, w których zarówno armator, wzgl. makler, agent lub kapitan z jednej strony, jakoteż i załadowca wzgl. jego przedstawiciel z drugiej strony — działali w dobrej wierze i wymienili pomiędzy sobą czysty konosament wzamian za rewers — działanie ich nie będzie nosiło cechy przestępstwa, a to zarówno dlatego, że jest dopuszczalne na podstawie obowiązujących przepisów prawa morskiego, jak i z tego względu, że nie daje się ono podciągnąć pod żadną kwalifikację karną kodeksu karnego. Tak samo nie będzie przestępstwem każde działanie, dokonane pod wpływem błędu faktycznego, a nawet w razie nieuznania danego wyobrażenia za błąd w zrozumieniu art. 20 i zaistnienia jedynie błędu prawnego będzie istniała podstawa do nadzwyczajnego złagodzenia kary, a to z uwagi na przepisy § 658 niem. k. k.

Obecnie zająć się wypada omówieniem tych sytuacyj, w których armator lub załadowca mają wątpliwość mniej lub więcej uzasadnioną co do możliwości wydania czystego konosamentu, względnie nie są zupełnie przekonani, że wady towaru są jedynie natury przemijającej. Jeżeli w takim wypadku zostanie wystawiony czysty konosament wzamian za rewers, to wypuszcza się ten papier wartościowy w obieg handlowy **jedynie w nadziei, ale bez dostatecznej pewności, że szkoda nie powstanie.** Wprawdzie w sytuacji takiej nie będzie złego zamiaru (dolus directus), ale niewątpliwie będzie istniał zamiar ewentualny (dolus eventualis), o którym wspominaliśmy już wyżej. Jeżeli nawet szkoda nie nastąpi, będzie można w takich okolicznościach skonstruować kwalifikację karną **usiłowanego oszustwa.**

Wprawdzie powstanie szkody jest tu raczej teoretyczne niż faktyczne, albowiem odbiorca towaru ma regres ustawowy do armatora, który odpowiada mu w myśl § 651 niem. kod. handl. na zasadzie skrypturalnej odpowiedzialności z konosamentu — nie możemy jednak zapominać, że „stricto sensu iuris" szkoda powstała, a odpowiedzialność armatora jest tylko środkiem do jej naprawienia. — Również z punktu widzenia handlowego obrotu morskiego istnieje dla odbiorcy towaru (kupca) wielka różnica w tem czy otrzymuje on towar wolny od wad, czy też wadami temi obciążony, chociażby nawet obciążenie to było likwidowane prawem regresu tak łatwego do przeprowadzenia jak regres z § 651 niem. kod. handl. Sprawa komplikuje się szczególnie jeżeli następuje częściowy odbiór towaru na zasadzie t. z. „delivery order".

O ile chodzi o podział winy pomiędzy armatorem wzgl. jego zastępcą a załadowcą, to niewątpliwie najczęściej ten ostatni będzie z teoretycznego punktu widzenia podżegaczem przestępstwa oszustwa. Załadowca bowiem (którym nierzadko będzie i sam sprzedawca towaru, jeżeli nie posługuje się ekspedytorem portowym) zna, wzgl. powinien znać właściwości, stan opakowania, oraz rozmiar i jakość powstałych wad towaru. Jeżeli zatem, pomimo braku pewności, że wady te są jedynie przemijające, nakłania on armatora wzgl. maklera lub kapitana do wydania mu czystego konosamentu wzamian za rewers, to działa on bezsprzecznie „mala fide", a działanie jego podpada niewątpliwie pod stan faktyczny art. 26 k. k.

Natomiast armator, wzgl. jego zastępca, byliby sprawcami usiłowanego przestępstwa oszustwa. Wprawdzie przekonani są oni o małem znaczeniu wady towaru i działają w nadziei, że z towarem jest, lub będzie wszystko w porządku — ale przeciw nim przemawia ta okoliczność, że wydanie czystego konosamentu uzależniają od dostarczenia im rewersu, gwarantującego zwrot szkody. Jeżeli ktoś jest najzupełniej przekonany, że szkody niema lub nie będzie — nie każe się zabezpieczać przed nią. Jest to argument bardzo ważny, szczególniej, o ile się weźmie pod uwagę, że armator wzgl. jego zastępca chcą osiągnąć korzyść majątkową, albowiem pragną otrzymać fracht za przewieziony towar.

Wszystkie powyższe momenty nabierają jeszcze większego znaczenia, gdy się weźmie pod uwagę częstokrotne niekiedy przechodzenie konosamentu z rąk do rąk, jak · również i praktykowaną prawie powszechnie zapłatę

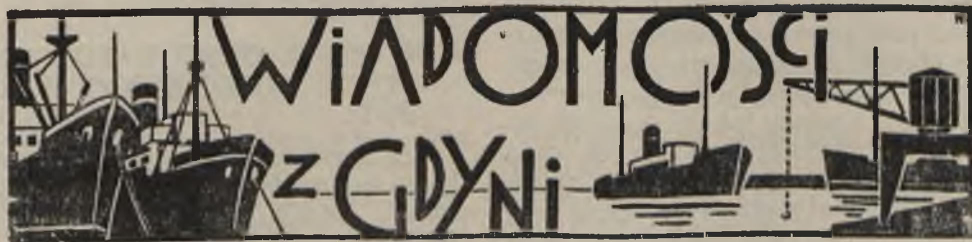
za towar w porcie przeznaczenia w formie akredytywy bankowej.

Przy akredytywie bankowej spełnia bank jedynie warunki, pod któremi akredytywa ta została udzielona. Typowym takim warunkiem jest, jak już wspomniano na wstępie, wymóg przedłożenia czystego konosamentu. Bank nie sprawdza w tym wypadku rzeczywistego stanu towaru, a ogranicza się jedynie do badania treści konosamentu. Konosament ten następnie wydaje odbiorcy towaru (kupcowi), który nieraz na jego podstawie sprzedaje towar w dalsze ręce, również bez badania towaru. Można tu zrobić zastrzeżenie , że kupiec powinien dokładać staranności porządnego kupca i sam odbierać towar, a jeżeli się daje zastępować przez bank, to musi ponosić ryzyko takiego zastępstwa. Jednak zastrzeżenie to ma charakter teoretyczny, albowiem wymogi współczesnego obrotu handlowego czynią pośrednictwo bankowe wprost koniecznem, a z drugiej strony fluktuacje cen rynkowych zmuszają nieraz kupców do pozbywania się, lub zakupu płynących jeszcze towarów.

W tych warunkach sytuacja armatora i załadowcy z punktu widzenia ich winy i odpowiedzialności pogarsza się. — Skutkiem przechodzenia towaru z rąk do rąk zapomocą czystego konosamentu może z jednej strony kupiec stracić regres skutkiem przedawnienia się jego roszczeń (jeden rok od dnia wydania towaru) — a z drugiej strony mogą powstać rozmaite komplikacje co do samego odszkodowania. Należy jeszcze wziąć pod uwagę, że w grę wchodzi prawie zawsze zakład asekuracyjny, który wystawia polisę ubezpieczeniową na towar, znajdujący się w transporcie morskim. Zdarzyć się zatem może (a to tembardziej, iż polisa ta kursuje prawie zawsze łącznie z konosamentem), że nabywca towaru zażąda odszkodowania wprost od zakładu ubezpieczeń, opierając się na treści konosamentu, z którego wynika, że towar został przyjęty do transportu morskiego w stanie nieuszkodzonym; zaczem uszkodzenie go nastąpić mogło jedynie w czasie transportu, od którego to ryzyka został właśnie ubezpieczony. Asekurator niewątpliwie szkodę pokryje i dozna przez to uszczerbku w swym majątku, czyli innemi słowy, rozporządzi niekorzystnie swojem mieniem na skutek wprowadzenia go w błąd przez armatora i załadowcę. Wprawdzie armator i załadowca nie mieli złego zamiaru oszukania kogokolwiek, a tembardziej asekuratora — jak to jednak podkreślono wyżej, będą mogły zajść takie sytuacje, w których istnienie zamiaru ewentualnego nie będzie budziło wątpliwości. W tych wypadkach wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers będzie niewątpliwie oszustwem na szkodę zakładu ubezpieczeń.

O ile więc możemy przyjąć możliwość tych transakcyj i ich legalność we wszystkich wypadkach, w których dobra wola armatora i załadowcy nie budzą wątpliwości przedewszystkiem w nich samych — o tyle musimy dojść do przekonania, że we wszystkich sytuacjach, w których istnieje nawet możliwość przypuszczenia, że deterjoryzacja towaru nie ma charakteru przemijającego — wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers może łatwo przekroczyć bardzo chwiejną i nie dającą się ściśle wyznaczyć granicę pomiędzy legalnością i nielegalnością. Niewątpliwie rozstrzygającym będzie stan faktyczny każdego poszczególnego wypadku i zagadnienia nastawienia woli u każdej ze współdziałających osób, a to tembardziej, że z jednej strony nasz kodeks karny stoi na stanowisku indywidualizacji winy, a z drugiej strony kodeks zobowiązań postanawia, że strony mogą ułożyć swój stosunek prawny wedle swego uznania, byleby treść i cel umowy nie sprzeciwiały się ustawie porządkowi publicznemu wzgl. nie naruszały dobrych obyczajów (art. 55 k. k.) **Niemniej jednak wskazaną jest jak największa ostrożność w tej dziedzinie i praktyka obrotu morskiego powinna iść raczej w kierunku ograniczenia tej zwyczajowej instytucji handlu morskiego, niż w kierunku jej rozpowszechniania.**

Dr Tadeusz Bierowski



PORT GDYŃSKI OKRYTY GŁĘBOKĄ ŻAŁOBĄ.

Na wieść o zgonie I-go Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego port gdyński pogrążył się w wielkim smutku. Na wszystkich gmachach, magazynach portowych i dźwigach opuszczono przewiązane krepą bandery do połowy masztu. Nadto wszystkie statki za-

równo polskie, jak i obce, przebywające w porcie na znak żałoby opuściły bandery do połowy masztu.

Dnia 15 maja rb. od godz. 7-ej do 15-tej poraz pierwszy od powstania portu zatrzymana została całkowicie jego praca i w tym czasie wszyscy pracownicy urzędów, przedsiębiorstw, załogi statków oraz robotnicy portowi gremjalnie wzięli udział w nabożeństwie żałobnem, akademji pod Kamienną Górą, oraz w pochodzie przed symboliczną trumną, ustawioną obok kościoła Najśw. Marji Panny na wysokim katafalku. Pochód ten rozpoczynał Komisarz Rządu p. mgr. Fr. Sokół, Dowódca Floty p. Kontradmirał J. Unrug, dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski i prezes Sądu Okręgowego p. Józef Parczewski, za nimi zaś w ciszy i skupieniu posuwali się przedstawiciele władz, urzędów, wojsko, organizacje, związki i społeczeństwo przy dźwiękach marsza żałobnego.

PRACE KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ MORSKIEJ.

W dniu 13 maja b. r. rozpoczęły się dalsze obrady Komisji Terminologicznej Morskiej w Gdyni, zaczęte jeszcze w roku 1927. Wskutek otrzymania dostępu do morza Polska musiała się m. i. sprawami, zająć również sprawą ustalenia słownictwa morskiego. Prace prof. Kleczkowskiego, gen. Zaruskiego i innych wykazały, że do chwili powstania Państwa Polskiego nie mieliśmy takiego słownictwa. Wydawnictwo warszawskie „Technika“ z r. 1908 nie mogło zaspokoić wszystkich życzeń, stawianych temu zagadnieniu. Dlatego z inicjatywy M-stwa Przemysłu i Handlu rozpoczęły się prace terminologiczne nad tą sprawą. Na początku wyłoniła się kwestja zasadnicza, czy przyjąć terminologję morską, która się samodzielnie wyłoniła, a opierała się prawie wyłącznie na terminach germańskich, czy też stworzyć czysto polskie słownictwo morskie. Reprezentantami pierwszego sposobu ułożenia terminologji polskiej byli gen. Zaruski, kmdr. Kański, kpt. Stecki i inni, natomiast za spolszczeniem terminów germańskich byli prof. Kleczkowski, inż. Stadtmüller, kmdr. Garnuszewski, kpt. Reyman i inni. Gen. Zaruski był i jest zdania, że na międzynarodowym szlaku morskim czysto polskie słownictwo morskie nie może się utrzymać, natomiast druga grupa uważała, że powinniśmy dążyć do spolszczenia tej terminologji, tak samo, jak to w swych językach stworzyły inne narody. Z tych dwu założeń wynikło to rozwiązanie, że o ile staraniem Komisji Terminologicznej Morskiej jest spolszczenie terminów żeglarskich, to nie można przesądzić istnienia obecnej terminologji pochodzenia germańskiego i dlatego uchwalono podawać (wprawdzie w nawiasach), a więc jako rzecz drugorzędną, także i tę „gwarę żeglarską“. Przykłady tej gwary są różnowartościowe od „fokbombramrei“ (a więc rei, zawieszonej najwyżej na maszcie przednim) — terminie, który trudno przyjąć w języku polskim, do terminów możliwszych jak „Bukszpryt“ — dziobak (belka wystająca na przodzie statku do przymocowania przednich małych żagli), kluza = nożdrze kotwiczne (otwór do przeciągania łańcucha kotwicznego).

Z powyższego przykładu widać, że utworzone terminy polskie są wcale zgrabne i nie złożone.

Dotychczas Komisja Terminolog. Morska wydała 4 zeszyty, I zeszyt obejmuje statki i teorję statków w redakcji kmdr. Bagniewskiego, II zeszyt — statki żelazne również w redakcji kmdr. Bagniewskiego, III zesz. sprzęt (omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie) w opr. kmdr. Garnuszewskiego, zaś IV-ty zeszyt — porty morskie w opracowaniu inż. Bomasa i inż. Stadtmüllera. W opracowaniu Komisji są: V-ty zeszyt, który obejmie locję, nawigację, dewiację i astronomję żeglarską pod redakcją kmdr. Kańskiego, VI-ty zeszyt odpływy i przypływy morza (pływy) w redakcji kp. mar. woj. Reymana, VII-y zeszyt (obecnie omawiany) obejmie liny, węzły, bloki i komendę na statku w redakcji gen. Zaruskiego, w której to pracy podwaliny dali państwo Bomasowie, VIII-my zeszyt obejmie statek żelazny w opracowaniu kmdr. Garnuszewskiego. W przygotowaniu są prace terminologiczne z celnictwa (dyrektor Antonowicz), urządzeń pokładowych (prof. Morgulec), prawa morskiego (dr Majewski) etc.

Prawie od początku zawiązania się Komisji pracują: prof. Kleczkowski, jako przewodniczący Komisji z ramienia Akademji Umiejętności w Krakowie, wymienieni wyżej referenci poszczególnych działów (zeszytów) Słownika Morskiego oraz dr Arend (dla języka angielskiego).

O ile fundusze Komisji dopiszą, praca potrwa jeszcze parę lat. W razie zawiedzenia funduszów praca ta musiałaby zostać przerwaną. Komisja Terminologiczna Morska ma jednakże nadzieję, że M-stwo Przemysłu i Handlu, które dotychczas tak życzliwie odnosiło się do wydawnictwa Słownika Morskiego i nadal zachowa swą życzliwość i przez dalsze subwencjonowanie tego wydawnictwa umożliwi dokończenie tej pracy.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w kwietniu br. *594.570,6 ton,* wobec 704.638,5 ton w marcu br., oraz 600.753,7 t. w kwietniu ub. r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 15,6%-owy w porównaniu z rekordowemi obrotami osiągniętemi w ub. mies. marcu oraz nieznaczny 1,02% spadek w porównaniu z obrotami mies. kwietnia 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. kwietnia rb. złożył się przywóz zamorski — 100.397,9 t., oraz wywóz zamorski — 494.172,7 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (100.397,9 t.) wykazuje 27,5%-owy spadek w porównaniu z rekordowemi wynikami przywozu z ub. mies. marca (138.588,6 t.), oraz 6,3%-owy wzrost w stosunku do przywozu zamorskiego w kwietniu 1934 r. (94.442,6 t.) Naogół przywóz zamorski daje wyniki w pracy portu gdyńskiego coraz lepsze. W przeciwieństwie do wywozu zamorskiego ma on stałą tendencję wzrostu, biorąc naturalnie pod uwagę stałe wahania sezonowo - konjunkturalne poszczególnych miesięcy. Współczynnik sezonowości w postaci rekordowego importu surowców nawozów sztucznych (fosforytów i żużli Thomasa), jaki miał miejsce w ub. miesiącu wywołał ten poważny wzrost przywozu zamorskiego. Przywiezione w tak poważnych ilościach w jednym miesiącu surowce te musiały już w następnym miesiącu wystąpić w ilościach znacznie mniejszych. Pojemność rynku na te surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych ma ściśle określone granice. Stąd ten spadek importu w kwietniu rb. w porównaniu z ub. m. marcem. Mimo to utrzymując się nadal na poważnym poziomie, a nawet wykazując wzrost w porównaniu z ub. rokiem, przywóz zamorski portu gdyńskiego w obecnym swoim stanie świadczyłby o pewnej poprawie sytuacji gospodarczej macierzystego zaplecza oraz wzroście ładunków tranzytowych.

Spadek importu w kwietniu rb. w porównaniu z ub. mies. marcem spowodowały następujące pozycje towarowe: ryż surowy — 9.970 t. (12.969 t.), owoce świeże — 2.439 t. (10.943 t.), kawa, kakao i herbata — 1.147 t. (1.980 t.), śledzie — 501 t. (2.622 t.), już wspomniane fosforyty — 4.310 t. (16.158 t.), oraz żużle Thomasa — 1.400 t. (13.135 t.), pozatem złom żelazny — 33.190 t. (39.478 t.) i piryty — 2.001 t. (6.275 t.) Spadek importu owoców świeżych związany jest głównie z wyczerpaniem kontyngentów na pomarańcze hiszpańskie. Poważne obniżenie się importu pirytów świadczyłoby o osłabieniu działalności przemysłów chemicznych, związanych z produkcją kwasu siarkowego. Zupełnie uzasadnionem zjawiskiem jest spadek importu śledzi, których sezon wiosenny kończy się w tej porze. B. ładne rezultaty daje dotychczas import złomu żel. Pomimo czysto konjunkturalnego spadku w miesiącu sprawozdawczym import złomu wykazuje poważny wzrost w porównaniu z ub. rokiem. W ciągu 4-ch pierwszych miesięcy br. przywieziono go 133.323 ton wobec 86.400 t. w tym samym okresie 1934 r. — Do pozycyj towarowych importu, które wykazały wzrost w porównaniu z ub. miesiącem marcem należą: skóry — 3.035 t. (2.805 t.), nasiona oleiste różne — 4.459 t. (3.551 t.), rudy różne, głównie żelazne i wypałki pirytowe — 13.393 t. (4.585 t.), miedź — 1.053 t. (621 t.), papa, tektura i papier — 2.276 t. 2.064 t.), bawełna i odpadki — 8.156 t. (6.427 t.), nie osiągając coprawda rekordowego wyniku z kwietnia 1934 r. (9.099 t.), oraz wełna i odpadki — 2.405 t. (1.779 t.)

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony):

	kwiecień 1935	*kwiecień 1934*
Ryż surowy	9.970	8.138
owoce świeże	2.439	2.687
owoce suszone	288	266
orzechy i migdały	19	33
korzenie	68	60
kawa, kakao i herbata	1.147	631
tytoń	298	472
napoje alkoholowe	90	12
śledzie	501	406
fosforyty	4.310	8.894
żużle Thomasa	1.400	—
tłuszcze zwierz. sur.	792	1.118
skóry	3.035	3.496
nasiona oleiste różne	4.459	4.271
oleje	104	81
żywica	663	279
kauczuk	347	1.344
wyroby gumowe	42	56
tłuszcze i oleje rośl.	298	145
asfalt	2	501
garbniki	187	1.314
farby	48	20
rudy różne	13.393	4.671
piryty	2.001	5.525
złom żelazny	33.190	30.636
miedź	1.053	702
cyna	43	13
cynk	32	—
metale różne	303	675
wyroby żel. i metalowe	480	102
masz., apar. i ich części	224	115
samochody i motocykle	109	52
szmaty	880	588
celuloza	319	979
papa, tektura i papier	2.276	1.163
bawełna i odpadki	8.156	9.195
juta	1.110	890
len, konopie, sizal itp.	131	67
wełna i odpadki	2.405	2.211
różne	3.786	2.635
Razem	100.398	94.443

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (494.172,7 t.) wykazuje 12,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. marcem (566.094,9 t.) oraz 2,3%-owy spadek w stosunku do wywozu w mies. kwietniu 1934 r. (506.311,1 t.) Cały ten spadek wywołany został pozycją węgla eksportowego, którego wywóz w porównaniu z ub. mies. marcem obniżył się o 76.973 t., podczas gdy ogólny eksport zamor-

ski w kwietniu rb. w porównaniu z ub. marcem zmniejszył się o 71.922 t. Obie te liczby niemal pokrywają się. Poza węglem eksportowym uległy zmniejszeniu pozycje: cukru — 5.391 t. (15.131 t.), dykt i fornierów — 1.075 t. (1.271 t.), nawozów azotowych — brak w mies. sprawozdawczym (1.929 t.), soli potasowej — 1.032 t. (1.835 t.), szyn kolejowych — 2.251 t. (3.913 t.), żelaza sur. i handlowego — 2.037 t. (6.960 t.), cynku — 946 t. (1.423 t.) i blachy cynkowej — 526 t. (741 t.) Kompensatą tego spadku będzie wzrost pozycyj towarowych eksportu: zboże — 7.050 t. (w marcu brak), bekony — 1.555 t. (1.479 t.), jaja — 1.436 t. (694 t.), słód — 3.009 t. (2.075 t.), makuchy — 1.613 t. (533 t.), cement — 1.634 t. (300 t.), drzewo tarte — 12.722 t. (5.890 t.), bale i słupy — 2.957 t. (1.261 t.), koks — 18.432 t. (12.390 t.), metale różne — 827 t. (12 t.). wyroby żelazne i metalowe — 3.584 t. (2.723 t.), oraz owoce świeże — 1.327 t. (963 t.) — Poza węglem eksp., którego spadek ma swoje źródło między innemi w zmianie warunków atmosferycznych, baczniejszą uwagę winno zwrócić poważne zmniejszenie się eksportu produtków polskiego hutnictwa, jak szyny kolejowe, żelazo handlowe oraz cynk i blacha cynkowa. Pocieszającym natomiast objawem będzie poważne zwiększenie się eksportu polskiego drzewa. Poprawa konjunktury na rynku angielskim wraz z polepszeniem się warunków technicznych przeładunku drzewa na nowych terenach portu drzewnego w Gdyni daje widoczne rezultaty. Wywóz drzewa tartego łącznie z balami i słupami w ciągu 4-ch pierwszych miesięcy br. wyniósł już 30.086 t., nie osiągając jednakże analogicznych liczb z ubiegłego roku (47.906 t.) Rok 1935 przyniósł nieoczekiwany zwrot w eksporcie zboża, którego w ciągu 4ch miesięcy br. wywieziono 15.230 t., wobec 1.111 t. w ciągu całego ubiegłego roku. Nieurodzaj, spowodowany suszą w Stanach Zjednoczonych stworzył dobrą konjunkturę na polskie zboże na amerykańskim rynku.

Pozwoliło to nam wywieźć już 2-gi transport żyta przez port gdyński. Dobrze zapowiada się również eksport słodu i makuchów. Niezmiernie korzystnem zjawiskiem dla portu gdyńskiego staje się reeksport owoców świeżych, głównie pomarańcz. Dotychczasowym odbiorcą tego towaru jest w przeważnej mierze Szwecja. Dobre rezultaty daje ostatnio również eksport jaj.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony):

	kwiecień 1935	*kwiecień 1934*
Zboże	7.050	—
ryż	—	158
owoce świeże	1.327	105
mąka ryżowa i past.	552	1.085
cukier	5.391	4.639
napoje alkoholowe	85	2
sól	33	11
bekony	1.555	2.139
szynki i inne pekl.	323	190
ptactwo bite	45	90
jaja	1.436	2.402
słód	3.009	—
makuchy	1.613	4.038
cement	1.634	45
drzewo tarte	12.722	14.604
bale i słupy	2.957	80
wyroby z drzewa	274	543
klepki	89	96
dykty	1.075	464
meble gięte	393	137
wyroby koszykarskie	15	69
węgiel eksportowy	388.458	440.928
„ bunkrowy	26.503	14.444
koks	18.432	7.265
saletra	—	22
nawozy azotowe	—	3.149
sól potasowa	1.032	—
soda	319	481
karbid	265	54
biel cynkowa	139	272
szyny kolejowe	2.251	2.101
metale różne	827	112
rury żeliwne i żel.	628	182
wyr. żelazne i metal.	3.584	1.636
żelazo sur. i handl.	2.037	—
materj. nawierz. kolej	937	—
cynk	946	286
blacha cynkowa	526	342
ruda manganowa	—	97
celuloza	388	227
papa, tektura i papier	1.382	1.288
bawełna	108	8
tkaniny	487	381
różne	2.946	1.938
Razem	494.173	506.311

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien spadek ilości, oraz pojemności statków w porównaniu z ub. mies. marcem oraz wzrost pojemności statków w stosunku do kwietnia 1934 r. Przyszło bowiem 383 statków (421) o pojemności 363.984 n. r. t. (412.286 n. r. t.), wyszło zaś 381 statków (402) o pojemności 339.473 n. r. t. (393.643 n. r. t.)

Kolejność bander w kwietniu br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Norwegja — 5, Włochy — 6, Danja — 7, U. S. A. — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10 itd., wykazując korzystne przegrupowanie się Polski z 5-go miejsca (w marcu) na 2-gie (w kwietniu), na niekorzyść Anglji, która z 2-go m. (w marcu) przesunęła się obecnie na 3-cie, oraz Niemiec, zajmujących obecnie 4-te miejsce wzamian 3-go (w marcu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przyczem ogółem reprezentowane były bandery 18 państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu wyniósł: 950,6 n. r. t.

(979,2 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 68 (58). Średni postój statków wyniósł 53 godziny.

Ruch statków w mies. kwietniu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	47	52.169	41	44.236
W. M. Gdańsk	2	776	3	1.714
Anglja	18	41.056	22	51.117
Danja	48	27.950	42	24.735
Estonja	10	5.306	12	6.397
Finlandja	8	12.564	9	15.042
Francja	—	—	1	813
Grecja	4	10.421	5	13.492
Holandja	11	4.316	10	3.746
Łotwa	5	7.994	3	3.859
Niemcy	62	32.437	66	36.272
Norwegja	37	36.154	34	28.105
Panama	1	147	2	294
Rumunja	2	4.549	1	2.288
St. Zjedn. Am. P.	8	25.361	8	25.361
Szwecja	111	74.346	111	74.846
Turcja	1	1.476	1	1.476
Włochy	10	28.962	10	25.700
Razem	385	365.984	381	359.473

Ruch pasażerów w związku z rozpoczynającym się sezonem wycieczek morskich ożywił się znacznie. Przyjechało pasażerów ogółem 728 osób (w marcu 176), w tem: z Anglji — 84, Danji — 6, Finlandji — 12, Holandji — 465, Niemiec — 2, U. S. A. — 140, oraz Szwecji — 19 osób. Wyjechało zaś 980 pasażerów (w marcu 297), w tem: do Anglji — 148, Francji — 99, Hiszpanji — 442, Łotwy — 1, Norwegji — 1, U. S. A. — 278, Szwecji — 7, oraz via W. M. Gdańsk — 4 osoby.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W KWIETNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 12.417 min. 55 z zużyciem prądu 88.943 KWh i przeładowano 210.601 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi w miesiącu sprawozdawczym w bieżącym roku 127,0% w ubiegłym roku wynosiło 107,1%, przyrost wynosi zatem 19,9%.

URUCHOMIENIE SPALARNI ŚMIECI W PORCIE.

Onegdaj odbyło się w porcie gdyńskim uruchomienie specjalnego pieca do spalania śmieci przy drodze okrężnej na Oksywie. Spalarnia wybudowana została przez Urząd Morski według zupełnie nowego systemu p. inż. k. Aleksandra Klimowicza. Posiada ona wygląd komina fabrycznego o szerokiej podstawie i zdolna jest spalić ok. 60 m3 śmieci dziennie.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W KWIETNIU.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego przez granicę morską był w kwietniu nieco większy niż w marcu b. r. (kwiecień 358.222,1 ton, marzec 327.017 ton), choć znacznie niższy niż w kwietniu roku ubiegłego, a to wskutek niemal wyłącznie zmniejszenia się wywozu węgla przez Gdańsk z 324.519,7 t. w kwietniu 1934 r. na 154.571,8 t. w kwietniu b. r.

Import ogólny nawet lekko zwyżkował z 34.504,8 t. względem odpow. miesiąca roku poprzedniego (33.922,8 t.). Zwyżkował przywóz rudy i pirytów — 6.573,6 (524,3) t., melasy — 1.120 t. (0), śledzi solonych — 737,2 t. (611,4), kawy 349,6 t. (290,3), surówki żelaza 275,7 t. (17,5), kakao 126 t. (73,7 t.) Odpadły natomiast zeszłoroczne fosforyty (8.756,1 t.) i złom (807,6 t.). Zniżkowały również żelazo i stal — 1.658,9 (2.021,3 t.), oraz przędze i szmaty, jak też nasiona — 635,3 t. (688,1).

Eksport ogólny, znacznie większy niż w marcu — 323.717,3 t. (290.637,4), był dzięki wspomnianemu już spadkowi wywozu węgla znacznie mniejszy niż w kwietniu ub. r. kiedy wywieziono 505.053,6 ton. Względem kwietnia ub. roku wzrost wykazuje grupa zbożowa: żyto 48.204,7 t. (43.002,3), jęczmień 14.483,8 t. (10.813,4), choć wywozu pszenicy nie było, wobec 1.466 t. w kwietniu ub. r. i grupa strączkowych z 1288 t. (2.351,3) i mąka z 7.091,2 t. (8.516,0) nieco zniżkowały. — Wzrost wykazały również: oleje pędne — 1.369,4 (0), smary 1.770,5 (993,2) t., parafina 1.906,4 t. 761) i cynk 664 t. (351,5).

Zniżkowała natomiast względem kwietnia ub. r. tarcica — z 67.029,1 t. na 46.293 t., jednakże zastrzec należy że i w grupie „drzewo i wyroby z drzewa“ obserwujemy duży wzrost względem marca b. r.: z 47.205,2 t. na 62.105,7 t.

Z powyższego wynika, że z wyjątkiem węgla, — towaru przejściowego, którego przeładunek przytem jest w wysokim stopniu zmechanizowany, przeładunek w porcie gdańskim w kwietniu wykazał tendencję zwyżkową jak względem marca b. r. tak i względem odpowiedniego miesiąca (kwietnia) poprzedniego roku.

PŁYWAJĄCE ELEWATORY DLA ZBOŻA W PORCIE GDAŃSKIM.

W tych dniach przyholowano do Gdańska drugi elewator pływający. Ogółem jest więc obecnie takich elewatorów w porcie gdańskim trzy: dwa posiada firma Szulc — Rembowski i Ska, jeden zaś Danziger Speditionsgesellschaft m. b. H. Jak wiadomo, do czasu wybudowania w Gdyni elewatora-śpichrza na lądzie pływające elewatory stacjonowane w Gdańsku stosowane bywają również w Gdyni dla przeładunku u nas zboża z wagonów do statków morskich.

ZWYŻKA STAWEK EKSPEDYCYJNYCH W GDAŃSKU.

W związku z dewaluacją guldena do al pari ze złotym grupa gdańskich ekspedytorów portowych związku gdańskich ekspedytorów uchwaliła zwyżkę wszystkich stawek ekspedycyjnych objętych taryfą, o 20 procent.

ZWYŻKA STAWEK ZA HOLOWANIE W PORCIE I W ŻEGLUDZE RZECZNEJ.

Gdańskie taryfy za holowanie barek, promów i tratew zostały z dniem 9 maja podniesione o 20%. Ta zwyżka odnosi się do wszelkiego rodzaju przewozu wodnego towarów.

DWIE TENDENCJE W SZWEDZKIEJ POLITYCE PORTOWEJ.

W szwedzkiej polityce gospodarczej, obejmującej rozbudowę portów, eksploatację sieci kolejowej i żeglugę morską zaznaczają się obecnie dwie djamentralnie przeciwne sobie tendencje, których dalszy rozwój zaważy w dużej mierze na ekspansji ekonomicznej portów północnych Szwecji. Porty te, położone nad zatoką Botnicką, mają przyszłość przed sobą, gdyż posiadają surowce wywozowe — drzewo i przetwory jego, oraz rudy i należą do miast szybko się rozwijających. Porty te domagają się rozbudowy urządzeń przeładunkowych i dojazdów portowych, a przedewszystkiem zagwarantowanej pomocy łamaczy lodu dla żeglugi zimowej.

Przeciwko tej tendencji występują zarządy wielkich portów szwedzkich w Stockholmie i Göteborgu, które uważają, iż rzeczą normalniejszą byłoby, żeby te porty były po dawnemu zamknięte w zimie. Zarządy czołowych portów szwedzkich domagają się tanich taryf eksportowych — kolejowych, z portów północnych do Göteborga i Stockholmu, celem koncentracji eksportu w tych ostatnich portach.

Według opinji zarządu portu w Stockholmie utrzymanie i zaprowadzanie jeszcze większych łamaczy lodu nie wyjdzie na korzyść szwedzkiej żegludze, która ma jeszcze za mało statków o wzmocnieniu przeciwlodowem, wobec czego otwarcie żeglugi do północnych portów na zimę wyjdzie przedewszystkiem na korzyść obcej żeglugi. Również większość tych północnych portów nie posiada wystarczających głębokości, ażeby móc przyjmować okręty bezpośrednich linij z zamorza.

Sprawa ta ciągnie się już od szeregu lat. Rozwój bezpośrednich linij z zamorza w ostatnich latach również do północno-szwedzkich portów — na razie latem, sprzyja ogromnie decentralistycznym aspiracjom botnickich portów, zwalczanym przez tendencję koncentracyjną największych portów Szwecji — Stockholmu i Göteborga.

ROZWÓJ RUCHU SAMOCHODOWEGO STWARZA NOWY PORT PROMOWY W JUTLANDJI.

Nowoczesny rozwój ruchu samochodowego w turystyce międzynarodowej dał obecnie impuls do jednoczesnego powstania dwu ważnych połączeń promowych z Frederikshavn (Jutlandja) do Norwegji i do Göteborga. Rozwój komunikacji temi promami morskiemi będzie miał daleko idące skutki, popierając przeniesienie punktu wyjściowego skandynawskich pasażerskich linij transatlantyckich z Kategatu do Esbjerg na zachodnim brzegu Jutlandji, o którem pisaliśmy w poprzednim numerze.

Prom morski dla komunikacji Frederikshavn — Norwegja, prawdopodobnie do Larvik będzie własnością duńsko - norweskiego towarzystwa, które buduje go kosztem miljona koron duńskich. Będzie on przyjmować 100 samochodów i przebywać będzie drogę Frederikshavn — Larvik w 6 i pół godzinach. Prom Frederikshavn — Göteborg będzie miał szybkość 16 mil na godzinę, mieszcząc w sobie 20 samochodów i do 300 pasażerów. Jego uruchomienie zapowiada się na maj 1936 r.

Sprawa tych promów jest tembardziej ciekawa, że i u nas w dalszej przyszłości zapowia-

da się połączenie promami polskiego wybrzeża z jednym z najbliższych do nas portów południowej Szwecji, co otworzy turystyce skandynawskiej środkowo-wschodnią Europę i naszej turystyce kraje skandynawskie.

JESZCZE O PORCIE JAFFA-TEL AVIV.

W związku z naszą notatką w nr. 10 Biuletynu otrzymaliśmy od Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv następujące ciekawe dla naszych czytelników wyjaśnienia:

Tel-Aviv liczy obecnie około 130 tys. ludności. Od lat kilkunastu ludność żydowska czyni starania w kierunku przeniesienia portu jaffskiego z obecnego miejsca, które jest nieodpowiednie i wcale nie odpowiadające dzisiejszym wymaganiom, do ujścia rzeki Jarkon. Rzeka ta właściwie nie jest żeglowna i tylko w jej części przyujściowej stają na zimowisko miejscowe żaglowce.

Jaffa i Tel-Aviv są prawie że jednem miastem. Rząd mandatowy ze względów politycznych odnosi się do sprawy portu przy ujściu Jarkonu nieprzychylnie, postanowiwszy rozbudowę obecnego portu w innem miejscu, mianowicie na pograniczu Jaffy i Tel-Aviv. Rząd poczynił już odpowiednie kroki celem uzyskania zgody w Londynie, przyczem port byłby budowany za pieniądze rządowe. Udział kapitałów prywatnych w rozbudowie jakiegokolwiek portu w Palestynie jest nieprawdopodobny.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA MAJ — CZERWIEC.

Na maj — czerwiec br. uruchomione zostały następujące kontyngenty przywozowe:

dla Belgji na maj 1935 r.
„ „ „ maj — czerwiec 1935 r. (lista kontyngentów w biurze Izby lub Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy)
dla Holandji na maj — czerwiec 1935 r. (lista kontyngentów w biurze Izby lub Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy) oraz dodatkowy na smołę stearynową.
dla Szwajcarji na obuwie ze skóry chromowej, poz. 553 t. c.
— na obuwie skórzane osobno nie wymienione z poz. 556 tar. celnej
— tkaniny jedwabne z poz. 563, 564, 567, 576, 577, 579, 582, 583 i 585
— nici bawełniane z poz. 612
— tkaniny bawełniane z poz. 613 — 618
— wodomierze z poz. 1161
dla Francji na wino z poz. 280 i 282
„ Portugalji na kalafonję z poz. 96
dla Palestyny na oliwę z poz. 205 p. 1 i 2
— miąższ i soki owocowe — 236 p. 1
— wyroby z drzewa oliwkowego z poz. 778 p. 2
dla U. S. A. na opony i dętki samochodowe (kontyngent kompensacyjny).

Podania należy składać na przepisowych formularzach w myśl poprzednich instrukcyj, względnie wskazówek.

Pozatem firmy importujące oliwę z Francji winny odwrotnie nadesłać nowe podania o przywóz oliwy z tego kraju, gdyż ostatnio dzielony był kontyngent miesięczny i złożone na I-szy kwartał podania są załatwione.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W RUMUNJI.

W dn. 13 kwietnia r. b. została ogłoszona w formie dekretu królewskiego nowa ustawa dewizowa, uzupełniająca postanowienia ustawy o reglamentacji handlu dewizami z dn. 18 maja 1932 r. Ustawa obecna zaostrza postanowienia dawne, mianowicie ogranicza możność utrzymywania zagranicą przez firmy eksportowe rumuńskie składów konsygnacyjnych, w celu przeciwdziałania ewentualnemu nieodprowadzaniu dewiz pod pretekstem nierozsprzedania towarów.

W dalszym ciągu ustawa zakazuje wprowadzania do Rumunji lei, wychodząc z założenia, że większa część lei efektywnych, znajdujących się zagranicą pochodzi z kontrabandy walutowej. Pozatem ustawa ogranicza możność rozporządzania lejami, wpłacanemi przez importerów rumuńskich na rachunek eksporterów zagranicznych i nieprzekazanemi jeszcze przez Bank Narodowy, zabraniając używania ich na zakup towarów rumuńskich przeznaczonych na eksport, oraz poddając kontroli Banku Narodowego używanie tych sum wewnątrz kraju, aby uniemożliwić w ten sposób odmrażanie zaległych należności przez czarną giełdę.

W wykonaniu postanowień tejże ustawy rum. Ministerstwo Skarbu wydało zarządzenie, iż podróżni przyjeżdżający do Rumunji mogą mieć przy sobie, oprócz innych walut, które tak jak dotychczas muszą być deklarowane, maksimum 1000 lei w walucie rumuńskiej.

Sumy przekraczające 100 lei są przez władze celne odbierane i przekazywane do rum. Banku Narodowego, gdzie pozostają na specjalnem koncie zablokowanem aż do odwołania ustawy. Wydostanie sum zabloko-

wanych w ten sposób przed powyższym terminem jest możliwe w myśl rozporządzenia tylko wtedy, gdy właściciel ich udowodni, że pochodzą one z sum lejowych znajdujących się zagranicą z czasów poprzedzających wprowadzenie ograniczeń dewizowych do Rumunji czyli z przed 18-go maja 1932 r.

Motywem zarządzenia jest założenie, że olbrzymia większość lei znajdujących się zagranicą pochodzi z kontrabandy walutowej.

Ponieważ wielu podróżnych udających się z Polski do Rumunji wiezie z sobą leje nabywane po korzystnym kursie w Warszawie, należałoby powyższe zarządzenie rum. Ministerstwa Finansów możliwie szeroko opublikować. P. I. E.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA DOSTAWY DO GRECJI.

Wobec wydanego w swoim czasie przez Bank Narodowy w Grecji zakazu otwierania przez importerów greckich nieodwołalnych kredytów dla firm zagranicznych, a nawet udzielanie zadatków na dokonane zamówienia, dostawcy zagraniczni nie mają innego sposobu uzyskania zapłaty, jak na podstawie przedłożonych dokumentów po nadejściu towaru. Ponieważ ten system zapłaty nie wyklucza możliwości nieprzyjęcia towaru przez klijenta greckiego już po przybyciu przesyłki, a ryzyko to wobec komplikacyj politycznych ostatnio wzrosło, pożądanem jest, by eksporterzy polscy wymagali przed wysłaniem towaru od swych odbiorców złożenia w drachmach lub dewizach 20 do 30% wartości dostawy u swych przedstawicieli w Grecji, bądź też w jednym z banków greckich. Zadatki te winny być zwrócone odbiorcom niezwłocznie po uregulowaniu przez nich całej należności z tytułu dostawy.

System taki zapewnia dobre rezultaty we współpracy z rynkiem greckim. Pozatem dla uniknięcia ryzyka i strat winni eksporterzy polscy zasięgać zgóry informacyj o stanie finansowym i wypłacalności zarówno firm odbiorczych, jak i reprezentantów.

REORGANIZACJA RYNKU MLECZARSKIEGO W PRUSACH WSCHODNICH.

Wschodnio - pruski związek gospodarki mlecznej (Milchwirtschaftsverband Ostpreussen) wydał ostatnio rozporządzenie, na podstawie którego mleczarnie zobowiązane są, conajmniej 25% z dostarczonego mleka pełnoprocentowego (Vollmilch) zwracać dostawcom w formie mleka wyjałowionego. Mleko wyjałowione (Magermilch) ma być zużytkowane dla celów wyżywienia bydła, świń i ptactwa domowego. W ciągu roku mleczarnie mają w ten sposób usprawnić swe urządzenia, by mogły w równej mierze produkować ser i masło. Zarządzenie ma na celu wzmożenie produkcji masła, oraz ożywienie w drodze pośredniej innych gałęzi przemysłowych, zwłaszcza zaś przemysłu maszynowego.

Przypuszczalnie pozostaje ono w związku z tak zwanym „Fettplanem“, który, uwzględniając potrzeby rolnictwa, przewiduje zmniejszenie wytwórczości sztucznych tłuszczów (przedewszystkiem margaryny) na rzecz masła. P.I.E.

IMPORT GRZYBÓW DO ALGIERU.

Algierja importuje z zagranicy grzyby suszone i w konserwach. Ścisłe ustalenie rozmiarów tego importu nie jest możliwe, ponieważ statystyki nie wyodrębniają artykułu tego. Grzyby suszone włączone są do pozycji „wytwory i odpadki roślinne osobno niewymienione“, a grzyby w konserwach do pozycji „jarzyny solone i marynowane lub jarzyny w naczyniach hermetycznie zamkniętych“.

Według informacyj z kół gospodarczych. konsumcja grzybów suszonych w Algierji wynosi rocznie kilkaset kilogramów (około 500 kg), zaś grzybów konserwowanych około 1.000 kg. Głównymi dostawcami są: Jugosławja, Rumunja i Francja.

Zaznaczyć należy, że import grzybów nie podlega żadnym ograniczeniom. Stawka celna wynosi od grzybów suszonych fr. 31,20 za 100 kg. brutto, od konserwowanych fr. 54.60 za 100 kg. brutto. Puszki zawierające konserwy jarzynowe winny mieć na środku pokrywki lub dna nazwę kraju pochodzenia literami wysokości conajmniej 4 mm wklęsłemi lub wypukłemi. Strona ta winna być wolna od wszelkich innych napisów. Przyjęte warunki sprzedaży są następujące: dostawa cif Algier, zapłata po przedłożeniu dokumentów załadowania. — Grzyby dostarczane są w skrzyniach, bądź luzem, przyczem grzyby suszone muszą być w torebkach celofanowych wagi 28,50 i 100 gr. Ceny grzybów suszonych wynoszą zależnie od gatunku od 18 do 22 fr. za 1 kg. Ceny grzybów konserwowanych w puszkach wahają się w zależności od gatunku w granicach: 1 kg — 5.68 do 7.20 fr., ½ kg — 2.20 do 3.65 fr., ¼ kg. — 1.40 do 2.15 fr., ⅛ kg. — 1 do 1.45 fr. cif Algier.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Dekret rządu argentyńskiego Nr. 188 z dn. 27. 10. 1934 wprowadził zwolnienie od opłat celnych przywożonych aparatów lotniczych, motorów, i części uzupełniających, śmig, szkieletów, kadłubów, sterów, spadochronów, pozatem następujących artykułów, o ile ustali się ich zastosowanie dla celów lotnictwa: kompasów, wysokościomierzy, korb, tłoków,

walców, zbiorników oliwy, prądnic do ogrzewania lub oświetlania samolotów, wskaźnków szybkości, kierunku.

BELGJA. Celem powstrzymania tendencyj zwyżkowej na ceny chleba rząd belgijski zniósł opłatę przy wydawaniu pozwoleń wwozowych na pszenicę. Opłata ta wynosiła 10 franków od 100 kg.

Dekret z dn. 6. 4. 35 wprowadza zmiany w ustawie z 30. 6. 31 i 30. 7. 34 r. w zakresie reglamentacji wywozu towarów belgijskich. Mianowicie eksport: dywanów wełnianych i bawełnianych, wyrobów szklanych, cegieł, cementu i kamieni brukarskich — jest uazleżniony od uzyskania pozwolenia Min. Spraw Gospodarczych.

Okólnik „Office Central des Changes" z dn. 12. 4. 35 wprowadza ułatwienia w zakresie obrotu dewizowego, mianowicie banki uprawnione do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych mogą przydzielać dewizy do wys. 10.000 fr. belg. bez wymagania specjalnych dokumentów, o ile chodzi o normalne tranzakcje handlowe, na które wystawione są rachunki klijentów przedłożone danemu bankowi. Mogą być utrzymane rachunki bieżące dla osób mieszkających zagranicą, jak również udzielane osobom tym kredyty w normalnym zakresie. Pewne ułatwienia obejmują terminowe interesy dewizowe.

Dekretem z dnia 28. II. 35 uzależniony został od uzyskania licencji Min. Spraw Ekonomicznych przywóz piasku i żwiru.

Dekretem z dn. 13. III. 35 — przywóz gipsu.

Dekretem z dnia 12. IV. 35 — przywóz rur (poz. 895).

W „Monitorze belgijskim" z dn. 12. IV. 35 ukazał się dekret w sprawie klauzuli złotowej w kontraktach czynszu, hipotek i rent. W zakresie zobowiązań powstałych przed 31 marca 1935 r., opiewających na franki z gwarancją złotową, obowiązywać ma kurs przeliczeniowy według dekretu król. z 25 października 1926 roku, zaś w zakresie zobowiązań opiewających na franki z gwarancją w walutach obcych — kurs według dekretu król. z 1 marca 1935 r.

Zniesiona została opłata za licencje wwozowe na pszenicę.

BELGJA. Rząd belgijski ma zamiar wprowadzić kontyngenty na przywóz szmat.

BRAZYLJA. Rada gospodarcza wydała zarządzenie, zwalniające eksporterów niektórych towarów od obowiązku odprowadzania 35% pochodzących z eksportu po kursie oficjalnym do Banku Brazylijskiego. Dewizy z eksportu rudy manganowej, ołowianej, niklowej, miodu, kakao, ananasów i oleju rycynowego mogą być w ten sposób w całości zbywane na rynku wolnym.

BUŁGARJA. Wwóz kątowników i drutu ocynkowanego dla potrzeb uprawy wina przy każdorazowym wniosku — może być zwolniony od cla.

CHINY. Wprowadzenie w życie nowej taryfy celnej zostało odroczone. Według informacyj prasowych spodziewana jest zmiana stawek na niektóre pozycje.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 12. IV. 35 została zniesiona opłata manipulacyjna przy wydawaniu pozwoleń przywozu na następujące artykuły:

poz. 143 — piryt
ex poz. 173b — terpentyna i olej terpentynowy,
ex poz. 202 — konopie,
poz. 240 — kokony jedwabne, odpadki jedw. nieprzędzone,
poz. 242 — jedwab w motkach lub nitkowany:
a) surowy.
artykuły podane w Uwadze 1 za poz. t. c. 244.
poz. 244 jedwab sztuczny
ex poz. 428 a) i c) ferrosilicium.

Zezwolono na wwóz w maju 12.000 sztuk świń tłustych i 130 wagonów tłuszczu. Wydawanie pozwoleń na wwóz masła regulowane będzie zapotrzebowaniem. Wwóz jaj — zakazany.

Min. Handlu zezwoliło do końca br. — zastrzegając sobie prawo odwołania — na obrót uszlachetniający polegający na wwozie tkaniny bawełnianej, lnianej, półjedwabnej, krepy jak również bielizny z nadrukowanym deseniem, krojonej częściowo haftowanej lub szytej z wszelkiego rodzaju tkaniny i na wywozie gotowej bielizny.

FRANCJA. Dekretem z dnia 5 kwietnia 1935 r. import do Francji następujących artykułów możliwy jest tylko po uzyskaniu licencji:

poz. 76 gluten,

poz. ex 620 bis papier lub karton azbestowy lub amiantowy,

poz. 341 bis wyroby z fajansu dla celów sanitarnych,

poz. ex 342 płyty i brukowce ceramiczne,

poz. ex 345 wyroby z fajansu i majoliki, niedekorowane, lub jednokolorowe,

poz. ex 346 wyroby jak w poz. 345 dekorowane, lub lakierowane.

Licencje wydawane są importerom francuskim.

„Journal Ufficiel" z dn. 12. 4. 35 zawiera dekret min. rolnictwa z 10. IV. 35, wprowadzający kontyngenty na przywóz odpadków pochodzących z uboju, świeżych i mrożonych (z poz. 16a) oraz mrożonych, z wyjątkiem wątrób wieprzowych, mózgów, nerek i gruczołów dla celów lekarskich, których przywóz jest wolny.

Kontyngent na towary gliniane będzie przydzielony importerom w roku bież. w wysokości równej kontyngentom zeszłorocznym.

Został skontyngentowany wwóz wapna hydraulicznego w kawałkach lub mielonego bez względu na opakowanie lub sposób przewozu (Nr. tar. ex 181 bis). jak również wolno twardniejącego cementu (Nr. tar. 685). Kontyngent na II kw. 1935 wynosi dla hydraulicznego wapna 23.787 t. dla cementu 25.682 t.

Do ładunków węgla zagranicznego wwożonego koleją dolicza się 1% wagi, o ile wagon nie był poprzednio zważony. Importerzy obowiązani są przy podaniach o pozwolenie wwozu zaznaczyć wyraźnie, że transport odbędzie się koleją oraz wielkość ładunku, która musi być zgodna z danemi listu przewozowego.

Ogłoszono, iż kontyngent wwozowy na szczupaki, karpie, liny, węgorze oraz łososiowate pochodzące z Polski, został wyczerpany aż do dalszych postanowień.

W „Journal Officiel" z 9. IV. 35 ogłoszono rozporządzenie, w myśl którego zezwala się na mieszanie chmielu pochodzenia zagranicznego z francuskim w prywatnych składach.

HOLANDJA. Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące przywóz do Holandji:

1. **Worków jutowych nowych.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 36. Okres bazowy 1. IV. 35 — 1. X. 35. Ustawowo przysługuje 70% wagowego importu w okresie bazowym.

2. **Worków jutowych używanych.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 35. Okres bazowy — 1. IV. 34 r. — 1. X. 34 r. Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresie bazowym.

Według oświadczeń Min. Spraw Ekonomicznych kontyngentowanie przywozu bieli cynkowej i litoponu, nie będzie przedłużone po 31 maja rb.

SZWAJCARJA. Od 1. V. 35 r. zostają wprowadzone nowe ograniczenia wwozowe a mianowicie:

Nr. tar.
z 10 — jaja suszone
535 — bielizna jedwabna
z 797 — emaljowane naczynia kuchenne ze star. surowca
z 1046 — nadboran sodowy
1072a — kazeina
1087 — zapałki.

Ograniczenia obejmują pozatem wwóz obrazów (Nr. tar. 328, 329) rzeźb (Nr. tar. 600), malarstwo na szkle (Nr. tar. 701a), przemysł artystyczny z bronzu (Nr. tar. 839b), statuetki (Nr. tar. 1163b) o ile te przed-

mioty przez Min. Spraw Wewnętrznych uznawane będą za małowartościowe.

Następnie został zniesiony dodatek do cła na towary skórzane (Nr. tar. 188) i półfabrykaty ołowiane (Nr. tar. 843a-c) wwożone dotychczas bez specjalnych zezwoleń. Obecnie po zniesieniu tegoż dodatku wymagane jest pozwolenie wwozu.

SYRJA—LIBAN. Według rozporządzenia z dnia 27. IV. 35 zostały wprowadzone następujące zmiany w taryfie celnej.

16	przyrządzone artyk. z wieprzowiny — 100 kg.	2500	1250
19	masło		
	a) świeże lub solone — 100 kg	1500	750
	b) topione — 10 kg.	4000	2000
77	cukier lodowaty — 100 kg.	300	150
82	piwo		
	a) w beczkach — hl.	300	150
	b) w butelkach — 100 kg	300	150
121	skóra (poza bawolą) na podeszwy nieprzykrojona — ad val.	30%	15%
	a) topolowe — metr. kw.	5	2,5
140 bis	drzewo na forniery: b) dębowe i orzechowe — metr. kw.	10	5
	c) nne — ad val.	50%	25%
140 ter	dykta — mtr. kw.	1850	925
263 bis	używana garderoba bez względu na rodzaj tkaniny — 100 kg.	1400	700
333	Rury		
	a) z żelaza lanego — ad val.	25%	11%
	b) z żelaza lub stali proste również szwejsowane,		
	1. o średnicy wewnętrznej 5 cm. lub mniej		
	a) surowe lub smołowane — 100 kg	1154	577
	b) pofarbowane lub galwanizowane	1474	737
	2. inne — 100 kg.	50	25
335	gwoździe żelazne lub stal. 100 kg.	250	125
471	świece		
	a) z wosku — ad val.	50	25
	b) z czystej parafiny — 100 kg.	750	375
	c) inne — 100 kg.	1250	725

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Na podstawie szeregu ustaw o premjowaniu towarów wywożonych z Unji zostały wydane w dniu 8 marca rb. zarządzenia ustalające nowe premje (obniżone w stosunku do dotychczasowych) na wiele artykułów, m. in. węgiel, jaja, kukurydzę, wełnę i mohair, owoce świeże, napoje, oraz ustalające daty wprowadzenia w życie premij dla niektórych artykułów, jak np. tytoń, bawełnę i wyroby bawełniane, ser, masło, ązbest i inne.

WĘGRY. Rozporządzenie z dnia 9. IV. 35 wprowadziło przymus przedkładania zezwoleń przy wwozie nasion lucerny (Nr. tar. 69) i koniczyn (Nr. tar. 70); nie dotyczy to przesyłek, które według listów przewozowych były w tym czasie już w drodze do Węgier i do 16. 4. 35 włącznie zostały przedstawione do oclenia.

WIELKA BRYTANJA. W związku z przedłożeniem budżetu została ogłoszona w Finance Act 1935 między innemi następująca zmiana: z ważnością od 16. 4. 1935 za cukier z niższym stopniem polaryzacji pobierane będzie cło wwozowe (i akcyza) w wysokości stosowanej dla cukru o 99 i powyżej stopniach polaryzacji.

Z ważnością od dnia 12. IV. 35 wprowadzone zostało zwolnienie od cła odpadków z miękkiej gumy i używanego obuwia gumowego.

WIELKA BRYTANJA. Z ważnością od dnia 5. IV. 35 podniesione zostało cło wwozowe z 10% na 20% ad valorem na wszelkiego rodzaju artykuły miedziane lub ze stopów, które zawierają powyżej 50% miedzi.

Miedź i stopy zawierające conajmniej 50% miedzi jak blachy, krążki, płyty etc. o grubości powyżej 0,006 c. podlegają cłu 15% ad valorem.

Z ważnością od 30. III. 35 ustalono cło wwozowe na elastyczne przędze, pasy, szlaki etc. niezależnie od szerokości, formy lub długości i zawierające gumę i materjał tekstylny w wysokości 8 d za każdy lb. lub 20% ad val. w zależności, która stawka jest wyższa.

Z ważnością od 6. IV. 35 obowiązuje nowa stawka celna na izolowane klamry żelazne i stalowe 1 sh za każde 1000 szt. lub 20% ad val. w zależności, która stawka jest wyższa.

Board of Trade ogłasza dnia 4. IV. 35. rozporządzenie, według którego z dniem 29. VI. 35 r. wchodzi w życie przymus znakowania pochodzenia następujących towarów:

1 — heblowane i cyklinowane klepki posadzkowe z twardego drzewa,
2 — deseczki parkietowe z drzewa twardego,
3 — bloki posadzkowe z miękkiego drzewa, heblowane i cyklinowane.

WŁOCHY. Gazzetta Ufficiale ogłasza ust. z dn. 17. I. 35 dotyczącą podwyżki kontyngentu rocznego na zwyczajne nieobrobione drzewo, służące do produkcji mechanicznej i chemicznej celulozy. Na podstawie tej ustawy dopuszczono 1,2 mill. metr. drzewa na wwóz do Włoch bez opłaty cła.

Wwóz bydła z Węgier, Jugosławji, Rumunji, Bułgarji i Austrji jest dozwolony w dalszym ciągu na warunkach, które obowiązywały przed 19. II. 35, a to w myśl odnośnych umów z temi krajami, obejmujących ulgi celne w ramach przyznanych kontyngentów. Co się tyczy krajów, z któremi podobnej umowy nie zawierano, pozostaje w mocy przydział 15%.

W Gazzetta Ufficiale z 12 marca br. ukazał się dekret król. z daty 28 lutego br., który stwierdzając „pilną i bezwzględną konieczność rozwoju i ulepszenia krajowej produkcji lnianej“ podwyższa roczny bezcłowy kontyngent nasion lnu, przeznaczonych dla zasiewu, z 1000 do 3000 kwintali.

Dekret powyższy wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

UKŁAD HANDLOWY WĘGIERSKO - POLSKI.

W dn. 25 kwietnia 1935 r. został parafowany szereg porozumień gospodarczych Polski z Węgrami, na które składa się „Gentleman Agreement“, określające organizację wymiany towarowej, do którego dołączono listy wzajemnych kontyngentów, konwencja turystyczna oraz oświadczenia dodatkowe rządów polskiego i węgierskiego, odnoszące się do stosowania niektórych stawek celnych oraz stosowania przepisów weterynaryjnych i przepisów specjalnych. Układ ma wejść w życie w dn. 1 maja r. b.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO - BUŁGARSKI.

Bułgarski Bank Narodowy pismem z dn. 12 marca rb., skierowanem do Izby Handlowej Polsko - Bułgarskiej w Sofji, wyraził zgodę na objęcie W. M. Gdańska umową kompensacyjną zawartą w dniu 10 lipca 1934 r. między nim a Polskiem Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego w Warszawie.

WYSTAWY I TARGI

TARGI KATOWICKIE

W okresie od 25 maja do 10 czerwca 1935 r. odbędą się doroczne Targi Katowickie.

Targi te jako odbywające się corocznie w śląskim okręgu przemysłowym, największym rynku zbytu dla towarów zbliżają wytwórcę do konsumenta. Przemysłowcy, wytwórcy i kupcy, biorący udział w Targach, rozszerzyć przez to mają własny rynek zbytu, który należy corocznie powiększać w ich własnym interesie.

Na żądanie zainteresowanych udziela informacyj i wysyła potrzebne formularze Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej Katowice, ulica Stawowa L. 14 telefon numer 300-71 i 318-68 — telegraf „Estewu".

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROZWÓJ PRACY TOWARZYSTWA DALEKOMORSKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Obecnie jedynem towarzystwem dla połowu śledzi na Morzu Północnem jest „MEWA" spółka akcyjna o kapitale zakładowym miljona złotych, z czego 51% posiada strona polska a resztę holenderska. Postanowieniem P. Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 marca 1933 roku zezwolono na rozpoczęcie pracy tej firmie, która zarejestrowała się w Sądzie Grodzkim w Gdyni w dniu 22 kwietnia 1933 r. (RHB. 236/2) pod nazwą „Towarzystwo Okrętowe Dalekomorskich Połowów MEWA S. A. z siedzibą w Gdyni. Strona holenderska występuje w Towarzystwie jako niezbędny czynnik fachowy (nie należy zapominać, że Holendrzy byli nauczycielami w rybołówstwie śledziowem: Anglików, Francuzów, Niemców i t. d.), dając początkową organizację, instruktorów niezbędnych, rybaków. A strona polska dąży systematycznie i planowo do spolszczenia przedsiębiorstwa tak, aby już w jak najbliższym czasie można było samodzielnie prowadzić przedsiębiorstwo. I tak na 15 statkach motorowych towarzystwa (tonaż około 1.700 ton rej. br.) na ogólną ilość 225 ludzi załogi, w roku pierwszym 1933/34 było 14% polskich rybaków, w roku drugim 1934/35 ilość ta wzrasta do 28%, w trzecim zaś roku 1935/36 dojdzie do 33% załogi. Równocześnie zaś kładzie się nacisk na szkolenie specjalistów, których obecnie dwudziestu zajmie stanowiska motorzystów na lugrach śledziowych. Równocześnie czyni się starania, celem wykonywania związanych z połowami czynności w kraju, a nie w Holandji. I tak, jeżeli w pierwszym roku baza operacyjna opierała się całkowicie na porcie Scheweningen w Holandji, (zaopatrywanie statków, przepakowanie beczek morskich do krajowych, naprawa sieci i t. d.) to już w następnym roku trzecia część połowów nadeszła do Gdyni, celem zasolenia i przepakowania do beczek handlowych. — W porcie rybackim w Gdyni wybudowano na 1.700 m. kwadr. nowoczesny magazyn wraz z biurami. Sprowadzono z Holandji instruktorów do solenia, pakowania śledzi i produkcji beczek. Uruchomiono własną wytwórnię beczek, która dostarczyła 13.000 sztuk handlowych beczek wykonanych z materjałów krajowych i pracownikiem krajowym. Soli krajowej zużyło 55.000 kg i zamówiono na obecnie rozpoczynający się trzeci rok pracy 300.000 kg soli. Pierwszy rok pracy na Morzu Północnem dał 37.790 beczek morskich, osiągając w drugim sezonie 1934/35 już 49.222 beczek morskich ze śledziami. Po ukończeniu drugiego sezonu sprowadzono wszystkie statki śledziowe na leże zimowe w Gdyni, celem umożliwienia zaopatrywania statków w Gdyni, przy wyruszaniu na nowe połowy w roku bieżącym. Prócz tego projektuje się założenie w Holandji składów tranzytowych dla zaopatrywania statków produktami krajowemi (węgiel, ropa, żywność itd.).

Reasumując dotychczasową działalność Towarzystwa, należy stwierdzić całkowite wykonanie wszystkich zaleceń czynników miarodajnych, w wielu kierunkach nawet ponad oznaczony plan.

Bilans Towarzystwa ogłoszony za pierwszy rok pracy w Monitorze Polskim (Nr. 12 z dnia 15. I. 1935 r. wykazał 88 tysięcy zł zysku. Za jedną akcję tysiączłotową płacono 30 zł. dywidendy. Stopniowy rozwój Towarzytswa, mimo całego szeregu trudności, które musi się pokonać, świadczy dowodnie o żywotności nietylko tej placówki, ale i samej idei konieczności rozbudowy polskiego rybołówstwa śledziowego.

Najdotkliwsze straty dla towarzystwa, których niepodobna było przewidzieć, wywołała trzykrotna w ciągu trzech lat ostatnich zniżka cła na śledzie (z 28 zł. na 24 zł., potem na 16 zł i ostatnio na 12 zł od beczki). Jeśli kapitał holenderski udziałujący świadczeniami ma jeszcze rację utrzymywania się w tego rodzaju przedsiębiorstwie, to kapitał krajowy, stojąc wobec stale zmniejszającej się ochrony i poparcia własnego rybołówstwa śledziowego w postaci obniżającej się marży pomiędzy śledziem obcym, oclonym, a własnym, nieoclonym z natury rzeczy wstrzymywać się musi od współpracy w tej dziedzinie.

SPIS OSÓB Z ANGLJI, KTÓRE MAJĄ PRAWO WYSTAWIANIA ŚWIADECTW POCHODZENIA, NA ŚLEDZIE IMPORTOWANE DO POLSKI.

Nowe przepisy celne przewidują konieczność posiadania świadectw pochodzenia na śledzie importowane. Podajemy ostatni spis osób, które mogą w Anglji wystawiać takie świadectwa (miejscowości podane dużą literą):

LONDON: H. S. Moss Blundell C. B. E., T. E. Pryce — Tannatt, J. Thomson, W. F. Bruce, D. S. O. M. C.,

NORTH SHIELDS: T. S. Leach, M. C

HULL: L. T. Comdr. A. L. Woods,

SCARBOROUGH: L. T. J. P. A. Richardson D.S.O.

GRIMSBY: W. J. Gadd, Comdr. R. E. C. Dunbar R. N. (Redt),

LOWESTOFT: G. T. Atkinson, J. Le G. Lacy M. C.

POOLE: Major E. H. Jarvis D. S. O.

RAMASGATE: Lieut. Comdr. C. D. Duncan-Best R. N. (Retd).

PLYMOUTH: R. A. Todd.. G. F. Pyne.

SWANSEA: Lt. L. H. Milne.

MIFORD HAVEN: Lt. Comdr. R. H. C. F. Frampton R. N. (Retd).

CONWAY: Comdr. C. E. Aglionby. D. S. O. R. N.

FLEETWOOD: Comdr. E. C. Collard (Retd). H. Paynter.

BERWICK-ON-TWEED: George Downie.

LEITH: James Wood, Edwin D. Pirie.

ANSTRUTHER: John Lawson.

MONTROSE: James W. Dawidson.

ABERDEN: J. Mair, Geo Mc Gee, Andrew Buchan. J. M. Steyen.

PETERHEAD: Robt Spink, John G. Jamiesen.

FRASERBURGH: Robt H. Johnston, G. D. Mitchell.

MACDUFF: John Glen.

BUCKIE: D. Gruden, T. Sutter.

LOSSIEMOUTH: James Sim.

HELMSDALE: Andrew May.

WICK: James Young.

STRONSAY: John Buchan.

LERWICK: Andw. Anderson, D. Swanney.

STORNOWAY: Wm. S. Mowat, Chas Sim.

ULLAPPOL: Alex Miller.

KYLE: A. M. Fiddler.

OBAN: A. M. Mc Kenzie.

CAMPBELTOWN: John J. Riach.

TARBERT: Geo. S. Jenkins.

GLASGOW: Alexr. Stephen.

AYR: Wm. Duthie.

ARDGLASS, COUNTY DOWN, NOTHERN IRELAND: George Steven.

Dla poszczególnych miejscowości przydzielono specjalnych urzędników dla wystawiania świadectw pochodzenia. **(Ważne dla importerów i ekspedytorów).**

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 13-go maja następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. Polskie połowy „Mewy“ S. A. w Gdyni: Small matties wyczerpane, matties I trade 65, takież ordinary — wyczerpane. Matfulls I trade 65, takież ordinary — wyczerpane. Spents 50, tornbellies 40, small matties szkockie 60.

2. Importowane angielskie: small matties 68, takież ordinary 64, matties I trade 70, takież ordinary 66, trójka Bloomfieldsa matties i small matties 74, matfulls I trade wyczerpane, takież ordinary 70, spents 54, tornbellies wyczerpane, small matties szkockie 77, matties Stornoway zimowe 54, spents Stornoway zimowe 50.

3. Śledzie „Polonja“ z morskiego solenia: small matties i matfulls „Polonia“ 58, small matties belgijskie „Polonia“ 48.

4. Importowane holenderskie: small matties ordinary 62, matties ordinary 62, matfulls ordinary 62. spents (ylen) 50.

5. Śledzie norweskie: moskaliki 75, moskaliki z roku 1933 — 55, Sloe 4/500 sztukowe i 5/600 sztukowe 55, Vaar 4/500 sztukowe i 6/700 sztukowe mleczaki 54, takież niemleczaki 52, Sloe-matjes 50.

6. Śledzie islandzkie importowane: islandzkie oryginalne matjasy (wagonowo) 70, takież, w stanie „słodkim“ 50.

Sytuacja na rynku śledziowym. Obroty słabe. — Najlepiej przystosowane do obecnej słabej nabywczej siły rynku i tendencji do zastąpienia lepszych gatunków ich namiastką są różne gatunki śledzi norweskich.

Śledzie holenderskie nie idą na skutek zamieszania jakie wprowadzili na rynku eksporterzy holenderscy rozsyłając oferty nawet do najmniejszych odbiorców. Wytworzona rozpiętość cen odstrasza odbiorców od tych śledzi, tembardziej, że tendencja cały czas jest zniżkowa. Tendencja zniżkowa ogólna również zniweczyła system kontraktów, których hurtownicy wzbraniają się dotrzymywać, ze szkodą importerów, a z innej strony odbiorcy również dążą do zakupywania jaknajmniejszych partyj, gdyż przy każdej większej tranzakcji ponoszą straty wskutek systematycznej, choć powolnej zniżki cen.

— **NIEMIECKA FABRYKA CHEMICZNA POSZUKUJE ŁUSEK Z RYB.** Rybołówstwo morskie wiąże ze sobą szereg przemysłów pomocniczych. Jednym z nich nieznanym u nas to przeróbka łusek z ryb. — Niemiecka fabryka chemiczna („Dr Vogt & Co“ Koln — Moltkestrasse 27 — Niemcy) zwróciła się z zapytaniem do firm polskich w sprawie nabycia łusek. Podajemy w oryginale wyciąg z listu „... ob Sie in der Lage sind, uns die Fischschuppen zu beliefern, die zur Herstellung von Fischsilber (Perlenessenz) benötigt werden, also Schuppen von Uklei, von Weissfischen und Heringen...“

Zainteresowane polskie firmy proszone są o złożenie oferty.

SPRAWOZDANIE

z rynku frachtowego za miesiąc kwiecień oraz początek maja 1935 r. tow. Polska Agencja Morska Sp. z o. o.

Na tutejszym rynku frachtowym dało się odczuć w miesiącu kwietniu pewne ożywienie, które ustało, jak co rok, w okresie świątecznym. Ilość zafrachtowanych ładunków była jednakże ciągle jeszcze niedostateczną, aby dać zatrudnienie całemu wolnemu tonażowi. W związku z tem stawki frachtowe pozostały na dotychczasowym poziomie.

Anglja:

Do Anglji ładowano cały szereg statków trampowych skandynawskich oraz niemieckich głównie z przeznaczeniem do Londynu, Hull oraz Tyne. Stawki frachtowe wykazały dopiero w początku maja tendencję nieco zwyżkową wskutek dewaluacji guldena gdańskiego i niemożności wskutek tego pokrywania różnic frachtowych z zysku na sztauerce.

Należy wymienić zafrachtowanie norweskiego statku 600-tonowego dla mieszanego ładunku drewna oraz drobnicy z Gdańska do Kingslynn, oraz niemieckiego statku 800-tonowego pod pełen ładunek jęczmienia luzem z Gdańska do Plymouth po sh 7/9 za t., przyczem koszta wyładunku obciążały odbiorców.

Pozatem można wymienić następujące kontrakty wykonane z Gdyni. Duński statek 1000 std. ładował do Londynu S. C. D. w końcu kwietnia mieszany ładunek drewna, składający się w 10% z drewna twardego oraz resztę D. B. B. Stawka frachtowa wynosiła nieco ponad sh 23/- za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net. W początku maja zafrachtowano holenderski statek o ładowności ca. 1000 std. dla ładunku D. B. B. z przeznaczeniem do Londynu po sh 23/— za std. na warunkach Baltwood net. Niemiecki statek 600 std. ładował z Gdyni oraz Gdańska do Hull V. ca. 450 ton mąki pastewnej oraz D. B. B. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu na rachunek polskich frachtujących dwóch ładunków pszenicy, po ca. 800 ton każdy, ze Szczecina do zachodnich wybrzeży Anglji po stawkach sh 10/— wzgl. 11/— za t.

Belgja:

Sezon eksportu zboża należy uważać za zakończony. W połowie kwietnia załadowano większe partje zboża z przeznaczeniem do portów belgijskich i m. i. około 2000 ton żyta luzem po prawie 3-miesięcznej przerwie w eksporcie żyta do Belgji. Stawki frachtowe pozostały na poziomie z poprzedniego miesiąca. Podaż drewna twardego była w kwietniu nieco większa, jednakże już w początku maja zmniejszyła się, co niewątpliwie stoi w związku z trudnościami stworzonemi dla dostawców partyj sprzedanych na warunkach fob wskutek dewaluacji guldena gdańskiego.

W połowie kwietnia wyekspedjowano duński statek 700-tonowy z ładunkiem drewna twardego, zaś w początku maja 2 małe statki niemieckie z podobnym ładunkiem.

Francja:

Obroty z Francją przez Gdynię/Gdańsk były tak jak dotychczas stosunkowo nieznaczne.

Niemcy:

Tak jak w poprzednim miesiącu wyekspedjowano z Gdyni/Gdańska w kwietniu oraz z początkiem maja znaczne ilości żyta do Hamburga, Emden oraz na Wezerę. Transporty te w myśl kontraktów sprzedaży były przewiezione częściowo statkami polskiemi, po większej części jednak statkami niemieckiemi.

Danja:

W okresie sprawozdawczym wyekspedjowano większą ilość ładunków żyta, jęczmienia oraz makuchów z Gdańska do portów duńskich małemi statkami motorowo-żaglowemi, oraz pewną ilość polskiego żyta wysłano również ze Szczecina do Danji. Do jednego dobrego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus płacono Rmk. 4,—, ze Szczecina zaś Rmk. 3,25 za t.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU,

masła i jaj za czas od 1. — 13. V. 1935 r. według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło: Sytuacja w okresie sprawozdawczym nie uległa na rynku krajowym znaczniejszym zmianom w stosunku do okresu poświątecznego. Mimo sezonowo niezbyt dużych dostaw podaż przekracza znacznie popyt, skutkiem czego hurtownicy w dalszym ciągu dysponują z dnia na dzień, ograniczając zamówienia z naszego terenu do najlepszych gatunków. Bowiem towar średniego i gorszego gatunku z innych ośrodków produkcji ofiarowany jest natarczywie do wszystkich centr konsumcyjnych, konkurując z powodzeniem z naszym towarem równego gatunku. Ceny utrzymały się na poziomie zł 2,20 — 2,30, w wyjątkowych wypadkach około zł 2,35 za kg I gatunku w hurcie. II i III gatunki notowano odpowiednio taniej.

Skutkiem takiego położenia na rynku krajowym otrzymały mleczarnie położone na naszym terenie wskazówki przystosowania produkcji masła do wymagań eksportowych, aby w ten sposób odciążyć rynek krajowy i uniknąć w miarę możności dalszej zniżki cen. Wymagane jest masło solone. — Pierwszy transport wysłano w dniu 9. bm. do Londynu, który

według ostatnich wiadomości notuje obecnie przy spokojnej tendencji: masło polskie 67-69 sh, syberyjskie 68-70 sh, łotewskie 71 sh, australijskie 75-76 sh, nowozelandzkie 70-78 sh per cwt landed London. Kopenhaga notowała w dn. 4. bm. koron 146 (minus 6,— koron), w dniu 9. bm. koron 140 (minus 6,— koron) za 100 kg. Notowania odnoszące się do masła polskiego zapewniają eksporterom osiągnięcie mniejwięcej ceny uzyskiwanej obecnie na rynku krajowym.

Jajka: Dostawy sezonowo wzrastają. Ceny utrzymują się na naszym terenie mniejwięcej na poprzednim poziomie zł 65,— do 70,— za skrzynię 24-kopową. Sytuacja spokojna przy tendencji zniżkowej.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	21. 5.	24. 5.	28. 5.	31. 5.
Śląsk	28. 5.	1. 6.	5. 6.	8. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborg — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Imatra — z Gdyni 24. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	20. 5.	22. 5.
Sirius	27. 5.	29. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 5.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 20. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 20. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 21. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 15. 5. s/s Iwan — z Gdyni 29. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	21. 5.	25. 5.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 5. — z Gdańska 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 18. 5. s/s Akershus — z Gdyni 31. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 27. 5. s/s Ursa — z Gdyni 10. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Puck — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 28. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe	20. 5.	22. 5.
Phaedra	23. 5.	25. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	27. 5.	29. 5.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	21. 5.	25. 5.	30. 5.
Cieszyn	28. 5.	31. 5.	5. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 27. 5. — z Gdańska 29. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiberius — z Gdyni 20. 5.　　s/s Merope — z Gdyni 27. 5

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

s/s Lublin — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 16. 5.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 18. 5.　　s/s Majorca — z Gdyni 25. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5.　　s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 25. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nautic — z Gdyni 22. 5.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Pinetto — z Gdyni 28. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 23. 5. m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 5. s/s Argosy — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 26. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 20. 5.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 maja:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

s/s GINETTO lin. z portów italskich dla wyładowania i ładowania. Rummel & Burton.

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. PAM, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

m/s TIRADENTES lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.

s/s HEROS po węgiel, PAM.

19 maja:

s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

20 maja:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s LECH lin. (lub 22-go via Gdańsk) z Londynu z pasażerami i drobnicą, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 22 go via Gdańsk) z Hull z pasażerami i drobnicą, Polbrit.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s HECTOR lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s PHILOCTETES lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Buenos Aires, Bergenske.

s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s EGON lin. z zachodniej Szwecji dla wyład. i ład. Behnke & Sieg.

s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji tylko wyładowuje, Bergenske.

s/s KJELL po węgiel. Reinhold.

ż/m CONCORDIA ze złomem i po cukier, Rummel & Burton.

ż/m YNGVE po makuchy, Rummel & Burton.

21 maja:

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HUNDVAAG dodatkowy lin. z Rotterdamu z bananami i drob., również ładuje, PAM, Żegl. Polska.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wyład. i ładowania do Kalmaru, Stockholmu i Kłajpedy. Bergenske.

22 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s WARSZAWA lin. z Le Havre po emigrantów i drobnicę, Polbrit.

s/s NAUTIC lin. z portów Sycylji i Hiszpanji dla wyładowania, PAM.

s/s SOPHIE po węgiel, PAM.

23 maja:

m/s HAMMAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania. Bergenske.

s/s PHAEDRA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s STUREBORG po węgiel, PAM.

24 maja:

m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu dla wyladowania, Bergenske.

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku dla wyładowania, American Scantic Line.

s/s IMATRA lin. z Wiborga po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.

s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith i Grangemouth, Reinhold.

s/s KRUSAU po węgiel, PAM.

25 maja:

s/s TANGER lin. portugalsko-marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköpping dla wyładowania i ład., Żegluga Polska.

s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do Kłajpedy, Kalmaru i Stockholmu, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

26 maja:

s/s MASILIA lin. z portów zachodnich Śródziemnego Morza, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ład., Prowe.

s/s SÄRIMNER po węgiel. Lenczat.

27 maja:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALTONIA lin. (lub 29-go via Gdańsk) z Londynu z pasaż. i drobnicą, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. (lub 29-go via Gdańsk) z Hull, z pasaż. i drobnicą, Polbrit.

s/s AURA lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do wschodniej Norwegji, Bergenske.

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wylad. i ładowania. Wolff.

s/s LYGIA po węgiel, Rummel & Burton.

28 maja:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

m/s HEMLAND po ładunek do portów Lewantu, Pol.-Lewant.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

m/s VALPARAISO lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, PAM.

s/s NORDERNEY lin. z Hamburga dla wylad. i ładowania. Prowe.

s/s STEN STURE ze złomem, Rummel & Burton.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 maja 1935 r. | NR. 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zadania Izby w nowej kadencji

(Przemówienie p. Stanisława Tora, Prezesa Izby Przemy. - Handl. w Gdyni, wygłoszone na Plenarnem Zebraniu Izby w dniu 23 maja 1935 roku)

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zajmuje wyjątkowe miejsce pośród ogółu Izb Przemysłowo - Handlowych w kraju. Wyjątkowość ta wynika z dwóch względów: 1) Izba Gdyńska obejmuje odcinek morski, 2) położenie geograficzne naszego okręgu jest wyjątkowe, gdyż ⅔ jego granic są granicami Państwa Polskiego. O ile odcinek morski w naszym okręgu powiększa zakres prac, jakie Izba ma do wykonania, o tyle drugi moment, a mianowicie geograficzne położenie okręgu izbowego nakłada specjalny obowiązek co do intensywności i poziomu prac naszej Izby.

Zanim przejdę do omówienia zadania, jakie stoi przed Izbą do wykonania na najbliższą przyszłość, zarówno na odcinku dotyczącym zaplecza, czyli powiedzmy lądowym, jak również na odcinku morskim, pragnę w kilku słowach scharakteryzować obecną sytuację gospodarczą naszego okręgu.

Charakter rolniczy naszego kraju, jak również i w szczególności naszego okręgu izbowego, odziaływa decydująco na ukształtowanie się stosunku w przemyśle i handlu. Otóż w połowie roku ubiegłego pewna zwyżka cen żyta i niektórych innych ziemiopłodów zdawała się wskazywać na pomyślniejsze ukształtowanie się sytuacji gospodarczej. Jednak już w październiku byliśmy świadkami załamania się tej tendencji, gdyż ceny na żyto spadły do zł 13,50 za q, a niedostateczna zwyżka, jaka nastąpiła z końcem roku zeszłego i w pierwszym kwartale roku bieżącego (cena na żyto podniosła się do złotych około 15,50 za q) nie zdołała spowodować zmian w ciężkiej sytuacji, jaką rolnictwo przeżywa.

W tych warunkach we wszystkich branżach przemysłu bezpośrednio związanych z rolnictwem, jak np. w wytwórniach maszyn rolniczych, wapna nawozowego, warsztatach naprawy maszyn rolniczych, a dalej we wszystkich dziedzinach handlu, w ten lub inny sposób nastawionych na konsumenta — rolnika, nie nastąpiła poprawa.

Dla charakterystyki naszego okręgu izbowego zauważyć należy, iż w zakresie eksportu rolniczego względnie przetworów rolniczych, okręg izbowy bierze poważny udział, gdyż uczestniczy on np. w całym polskim eksporcie cukru w 61%, w eksporcie bekonów w 25%, w eksporcie masła również w 25%. Wzrost tego eksportu względnie nawet utrzymanie na dotychczasowym poziomie, napotyka na wciąż nowe trudności leżące często poza sferą możliwości wpłynięcia na ich usunięcie ze strony Izby.

Wbrew tym trudnościom wskazuje jednak statystyka zatrudnienia w przemyśle przetwórczym naszego okręgu, z wyjątkiem przemysłów: mineralnego, odzieżowego i poligraficznego, na to, że w ciągu pierwszego kwartału roku bieżącego w stosunku do tegoż kwartału roku ubiegłego nastąpiło wzmożenie pracy. Jest to dowód odporności warsztatów gospodarczych naszego okręgu wobec istniejących trudności i ich zdolności do stopniowego przystosowywania się do nowych warunków życia gospodarczego.

Pragnąłbym również wskazać na istnienie czynnika, który może wpłynąć w poważniejszym stopniu na polepszenie ogólnej sy-

tuacji gospodarczej w okręgu izbowym. Mam tu na myśli sygnalizowane ożywienie ruchu budowlanego, który stanowi dziedzinę, wywierającą poważny wpływ na wzrost zatrudnienia w całym szeregu gałęzi przemysłowych, związanych z ruchem budowlanym. Ruch ten jest bardzo wyraźny w Gdyni, daje się jednak słabiej odczuwać w innych ośrodkach okręgu izbowego. Jego cechą charakterystyczną jest, że zaangażowane w nim są przeważnie kapitały prywatne, zachęcone uruchomieniem znaczniejszych i dogodnych kredytów z funduszów państwowych.

Drugim czynnikiem, który powinien przyczynić się do ożywienia życia gospodarczego w okręgu Izby, są *inwestycje*, jakie mają być wykonane z sum osiągniętych z pomyślnie zakończonej subskrypcji pożyczki inwestycyjnej. Obowiązkiem Izby będzie poczynienie starań o jaknajwiększy udział jej okręgu w inwestycjach, które będą wykonywane z tej pożyczki.

Pobieżna ta wzmianka o sytuacji gospodarczej naszego okręgu nasuwa nam dwa wnioski, które wymagają baczniejszej uwagi:

1) Ścisła zależność interesów handlu i przemysłu od sytuacji w rolnictwie wymaga solidarnego współdziałania tych czynników w intensywniejszej, niż dotychczas współpracy. 2) Ponadto winniśmy sobie zdać sprawę z tego, że obecne warunki gospodarcze nie są bynajmniej zjawiskiem szybko przemijającem, lecz że wykazują one tendencję utrwalenia się i że jedynie racjonalnem podejściem do sytuacji jest dostosowanie się inicjatywy gospodarczej do tych nowych ram pracy, jakie te warunki tworzą i wytężenie wysiłków w kierunku stopniowego usuwania trudności i przeszkód, jakie w związku z niemi powstały.

Przechodząc do scharakteryzowania sytuacji okręgu izbowego na jej odcinku morskim, mogę stwierdzić, że Gdynia w ciągu roku 1934 rozwijała się w dalszym ciągu pomyślnie. Rok ten, jak wiadomo dał rekordowe wyniki pod względem ilości przeładunków i zadawalniające rezultaty w zakresie rozbudowy portu, jako też rozwoju naszych połączeń morskich. Można śmiało stwierdzić, że w stosunku do całokształtu życia gospodarczego Polski jest sytuacja, jaką spotykamy w Gdyni, jedyna w swoim rodzaju. Gdynia nie jest wprawdzie wyłącznie pomorskim ośrodkiem gospodarczym, gdyż koncentruje ona wysiłki gospodarcze całego kraju, jednakże ta okoliczność, że znajduje się ona w naszym okręgu izbowym, nasuwa nam logiczny wniosek, że należy wszystkie jej możliwości rozwojowe wykorzystać w pierwszym rzędzie dla podniesienia życia gospodarczego jej najbliższego zaplecza, jakim jest okręg naszej Izby. O tych sprawach pozwolę sobie jeszcze wspomnieć przy omawianiu konkretnych zadań pracy.

Dla uzupełnienia charakterystyki sytuacji gospodarczej naszego okręgu, winienem jeszcze wspomnieć o dewaluacji guldena, która w równej mierze zagraża interesom obydwóch odcinków okręgu naszej Izby t. j. lądowemu i morskiemu. Z powagi sytuacji, wytworzonej przez tę dewaluację, zdaje sobie Izba sprawę; dowodem tego jest umieszczenie na dzisiejszym porządku obrad specjalnego punktu, poświęconego tej sprawie, oraz zainicjowanie przez Izbę szeroko zakrojonej akcji w kierunku ochrony portu gdyńskiego przed skutkami dewaluacji. — Na skutek tego wydarzenia, które utrudnia dostawy produktów polskich na rynek Gdański i grozi poważnemi stratami w związku z poprzednio dokonanemi tranzakcjami, oraz zmniejsza konkurencyjność portu gdyńskiego wobec Gdańska, powstał dla naszej Izby nowy zakres zadań, powiedzmy nadprogramowy, którym Izba również winna zadość uczynić w wypełnianiu swych obowiązków reprezentantki wszystkich interesów gospodarczych swego okręgu.

Przechodząc do skonkretyzowania zadań Izby w stosunku do lądowego odcinka naszego okręgu, uważam iż przedewszystkiem należy spopularyzować zasadę, że jaknajszybsze podniesienie poziomu gospodarczego Pomorza jest koniecznością państwową, gdyż wiedzie przezeń droga ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, a pozatem obszar naszego okręgu styka się na poważnej przestrzeni, zarówno, z jednej jak i z drugiej strony, z obcym organizmem gospodarczym o pewnym określonym poziomie. Nie należy więc dopuścić, aby poziom gospodarczy naszego okręgu pozostawał w tyle.

Ujęcie omawianego zagadnienia pod tym kątem usprawiedliwiać będzie również wysunięcie żądania specjalnej troski ze strony miarodajnych czynników dla sytuacji gospodarczej naszego okręgu i pozwoli nam na przeprowadzenie wielu naszych słusznych postulatów w zakresie polityki taryfowej, podatkowej i kredytowej jak tego potrzeby gospodarcze Pomorza wymagają.

Przy realizowaniu powyższej tezy należy mieć, zdaniem mojem, na uwadze przedewszystkiem uniezależnienie Pomorza w sprawach gospodarczych, szczególnie w zakresie handlu i dostaw surowca dla przemysłu, od wpływów obcych przez celowe i konsekwentne umacnianie polskiego stanu posiadania w handlu i przemyśle i przez koncentrowanie na terenie naszego okręgu składów konsygnacyjnych dla zaopatrywania Pomorza w produkty, wytwarzane poza naszym okręgiem przez przemysł polski.

Również nieodzownym postulatem jest podniesienie intensywności gospodarczej, zwłaszcza północnego Pomorza przez zwiększenie gęstości zaludnienia drogą wykonania programu parcelacyjnego, zakreślonego dla naszej dzielnicy. Jest to dziedzina, która pozornie dotyczy tylko rolnictwa, jednakże w rzeczywistości wiąże się ona ściśle z całością życia gospodarczego naszego okręgu i dlatego też Iba Przemysłowo-Handlowa winna wywierać w tych sprawach swój wpływ. Gospodarcze życie naszego okręgu, które dotychczas rozczłonkowane jest na kilka ośrodków gospodarczych, dozna niewątpliwie nowego bodźca do wytężonej pracy, jeżeli oprze się ono w swych dążeniach o nowe i poważne centrum gospodarcze, którem jest dla niego port gdyński. Rozumiem przez to, że gospodarka naszego okręgu winna być zasilana temi możliwościami gospodarczej pomocy i inicjatywy, jakie daje port i że z drugiej strony równocześnie port ten powinien wchłaniać znaczną część wytworów produkcji naszego okręgu tak przemysłowej, jak i rolniczej i dawać pole do pracy dla naszego kupiectwa. Aby to mogło nastąpić, winny być usunięte te przeszkody, które dotychczas utrudniają jeszcze bezpośredni i żywy kontakt portu z jego najbliższem zapleczem.

W pierwszym więc rzędzie należy Pomorze połączyć z Gdynią odpowiednią siecią dróg, następnie stworzyć w Gdyni odpowiednie możliwości zbytu dla wspomnianej przedtem produkcji i równocześnie skoncentrować w Gdyni składy konsygnacyjne przemysłu polskiego, znajdującego się w głębi kraju, lecz produkującego artykuły, niezbędne dla zaspokojenia potrzeb konsumcyjnych Pomorza.

Te zasadnicze zadania, jakie sobie zakreśla Izba Przemysłowo - Handlowa w stosunku do jej okręgu, nie wypełniają całości obowiązków Izby wobec lądowego odcinka tego okręgu i dlatego będzie Izba opracowywać te postulaty, które zgłaszają poszczególne przedsiębiorstwa przy składaniu sprawozdań kwartalnych. Przeglądając sprawozdania te za pierwszy kwartał bieżącego roku, mogłem się przekonać, że zawierają one poważny materjał dla prac Izby. Główne postulaty sfer gospodarczych dotyczą drożyzny kredytów, obciążeń z tytułu świadczeń socjalnych, wysokości stawek taryfowych za przewóz surowców, niezbędnych dla przemysłu i t. p.

Spodziewam się, że również obfity materjał do pracy otrzymywać będzie Izba od Panów Radców, którzy będą mieli sposobność zgłaszać swoje dezyderaty bądźto w ramach prac komisyj izbowych, bądźteż niezależnie od tego, w miarę narastania potrzeb. Chciałbym w tem miejscu zaznaczyć, że pierwsze posiedzenie prezydjum ze specjalnym naciskiem wskazało na konieczność intensywnej pracy w tym względzie ze strony Radców Izby i jej Wiceprezesów. Ten słuszny postulat będzie Izba nasza konsekwentnie obserwować, pilnując, by był wykonywany i by Radcom Izby dana była możność rzeczywistego i stałego kontaktu z całością funkcjonowania komisyj.

W odniesieniu do odcinka prac Izby nad zagadnieniami morskiemi, a więc w pierwszym rzędzie w odniesieniu do portu gdyńskiego, zaznaczyć należy, że rozbudowa portu i rozwój aparatu technicznego w tymże porcie uważać można w chwili obecnej za wykończone w pierwszym głównym etapie jego budowy. To daje Izbie możność skoncentrowania całej swej uwagi na usprawnienia aparatu handlowego, niezbędnego dla należytej eksploatacji portu. W tym zakresie część zadań spełniać będą niewątpliwie z własnej inicjatywy, przy współpracy z Izbą, organizacje gospodarcze i te w zakresie usprawnienia działalności przedsiębiorstw spedytorskich, maklerskich i armatorskich, Izba natomiast winna kontynuować swoje prace, zmierzające do usprawnienia funkcyj pomocniczych, związanych z ruchem towarowym w porcie przez rozbudowę instytucji rzeczoznawców portowych, ustalania zwyczajów i uzansów handlowych dla portu, powoływania do życia instytucyj tego rodzaju, jak arbitraże dla pewnych grup towarów (bawełna, skóry), przetargi publiczne na towary importowane i organizację giełdy towarowej.

Poruszone tylokrotnie w opinji gospodarczej zagadnienie rozwoju handlu portowego we właściwem tego słowa znaczeniu, nie jest dotychczas należycie rozwiązane. — W porcie osiedlają się przedsiębiorstwa handlowe, oparte głównie na imporcie artykułów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, oraz pewnych surowców, jak skóry i bawełna. Handel ten nie wykazuje z jednej strony dostatecznych zasobów finansowych, a z drugiej określany bywa jako niepożądany konkurent dla handlu, zainwestowanego w głębi kraju. To też zadaniem Izby jest wyjaśnić wszystkim miarodajnym czynnikom państwowym i społecznym, jakie branże handlu uznać należy za celowe w porcie i pozyskać dla odnośnych przedsiębiorstw poparcie dla ich rozwoju. Oprócz tego winna Izba dołożyć starań aby i eksport polski znalazł odpowiednią reprezentację w porcie, w którym nieodzowne są wielkie domy handlowe, przedstawicielstwa i agentury. Jeżeli chodzi natomiast o dziedzinę przemysłu portowego, to aczkolwiek na terenie portu jest już kilka przedsiębiorstw tego rodzaju, stwierdzić należy, że trudności dla rozwoju przemysłu w porcie są większe, niż dla rozwoju handlu. Przedewszystkiem bowiem nie zostały dotychczas wyznaczone i

przygotowane tereny, na których ten przemysł mógłby się osiedlić a z drugiej strony nie wyjaśniono jeszcze, jakie rodzaje przemysłu mogą powstać na terenie portu bez szkody dla branż, istniejących już w głębi kraju. To samo dotyczy także warunków rozwoju przemysłu portowego. W związku z tem czeka naszą Izbę szereg poważnych zadań. —

Pozatem najbliższym obowiązkiem naszej Izby jest usunięcie dotkliwych niedomagań, jakie istnieją u nas w zakresie znajomości zagadnień portowych i informowania zaplecza o możliwościach współpracy z portem. Na skutek ciasnych ram budżetowych nie miała dotychczas Izba nasza możności stworzenia takiego aparatu, który mógłby zająć się studjowaniem odnośnych zagadnień i tak udoskonalić swoją działalność informacyjną, żeby mógł służyć zarówno zainteresowanym sferom portowym jak i gospodarczym czynnikom w zapleczu autorytatywnemi wyjaśnieniami w kwestjach, związanych z organizacją pracy gospodarczej na terenie portu i korzystania z jego usług. Mimo to zdajemy sobie sprawę, że ten postulat winien być zrealizowany w najkrótszym czasie i że Izba winna w zakresie omawianej działalności stanąć na odpowiednim poziomie.

Odrębną dziedzinę prac i zainteresowań Izby stanowi zagadnienie rozwoju turystyki tak na wybrzeżu i na innych terenach, należących do okręgu Izby. Konieczność prac w tym kierunku jest oczywista. Polegają one z jednej strony na przystosowaniu naszych miejscowości kąpieliskowych i turystycznych do wymogów nowoczesnych, a z drugiej na propagandzie wewnątrz kraju walorów turystycznych naszego terenu. Do najbardziej palących zagadnień z tej dziedziny należy propaganda, zmierzająca w kierunku przedłużenia sezonu.

Niezależnie od poruszonych tutaj spraw, złączonych tak z odcinkiem lądowym, jak i odcinkiem morskim naszego okręgu, dzisiejsze warunki gospodarcze i dzisiejsza struktura stosunków w handlu zagranicznym nakładają na Izbę cały kompleks obowiązków wykonywanych w zakresie czynności poruczonych. Zrozumiałą jest rzeczą, że czynniki państwowe, przelewając na samorząd gospodarczy część swoich uprawnień administracyjnych w celu ułatwienia funkcyj życia gospodarczego, mają też prawo domagać się, żeby z tych obowiązków samorząd gospodarczy wywiązał się bez zarzutu. Zachodzi tu zatem potrzeba usprawnienia aparatu wykonawczego Izby przez odpowiednią jego rozbudowę i dobór odpowiednich sił. Te zadania winny być uwzględnione w ogólnym programie naszej działalności, tembardziej, że w wielu wypadkach będą one zasadniczym warunkiem dla zrealizowania innych zadań, o których poprzednio mówiłem.

Zwracam się z prośbą do wszystkich Panów, abyśmy zjednoczyli siły nasze w pracy nad realizacją tych wielkich i różnorodnych zadań, jakie czekają Izbę naszą w bieżącej kadencji. Będzie wysoce pożyteczną rzeczą, jeżeli dyskusja nad tematem przezemnie poruszonym pozwoli nam temat ten zgłębić. Spodziewam się, że obrana przez Prezydjum Izby taktyka używania do współpracy wszystkich Panów Radców da nam możność rozwiązania niejednej trudności, jaka piętrzyć się będzie przed nami przy wykonywaniu naszych obowiązków. Kończąc, stwierdzam, że nasza Izba Przemysłowo - Handlowa, ma specjalnie wdzięczne pole działania i że działalność jej dotyczy problemów, które dla ogólnej gospodarki państwowej mają wielką doniosłość.

O szkunery dla Polskiej Marynarki Handlowej

Problem zatrudnienia mniejszych statków handlowych, a temi właśnie są szkunery, o których mówi autor niniejszego artykułu, winien niewątpliwie wzbudzić nasze zainteresowanie ze względu na to, że w naszym ruchu towarowym często spotyka się mniejsze partje towarów, dla których najtańszym i najdogodniejszym sposobem przewozu są właśnie statki o małym tonażu, należące pozatem do typu żeglugi trampowej.

Dawały się słyszeć głosy, że małe statki z powodzeniem konkurują ze statkami, zwłaszcza linij regularnych. Wydaje się jednak, że interesy eksportu polskiego wymagają, przy istnieniu poważnych trudności zbytu towarów polskich na rynkach zagranicznych, przedewszystkiem niższych frachtów. Z tego punktu widzenia wszelka konkurencja wydaje się być pożądaną, aczkolwiek zdawać sobie należy sprawę z tego, że zjawisko to koliduje z interesami większych towarzystw żeglugowych.

Byłoby pożądanem, aby artykuł p. E. Urbańskiego posłużył za temat do dalszej dyskusji na łamach Biuletynu. Byłoby również p o ż ą d a n e m, aby poruszenie zagadnienia szkunerów przyczyniło się do powstania u nas prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych, operujących małemi statkami, jakiemi są szkunery.

Przytoczone w artykule dane co do rentowności szkunerów pozostawiamy na odpowiedzialność autora.

Redakcja.

Przedmiotem obrad jednego z ostatnich posiedzeń komisji budżetowej Senatu (dn. 4. II.) była m. in. sprawa budowy flotylli szkunerów, których brak daje się już od dawna odczuwać w naszej marynarce handlowej. Według opinji fachowców, jednostki morskie tego typu mimo panującego jeszcze kryzysu żeglugowego — liczyć mogą na dostateczną ilość ładunków, zwłaszcza mniejszych, w obrębie wód Bałtyku i Morza Północnego.

Sprawa ta ściśle łączy się z udziałem bandery polskiej w ruchu towarów przez porty polskiego obszaru celnego. O ile zadowolenie nasze powinien wzbudzać fakt, że handel zagraniczny Polski kieruje obecnie ca 73% swego obrotu na drogę morską, o tyle z przykrością stwierdzić nam wypadnie, że przewozy towarów własnemi statkami w pracy obydwu portów polskiego obszaru celnego Gdyni i Gdańska, za rok 1934 wyniosły zaledwie około 7,5%. Statystyki ruchu okrętowego za ten czas wykazują, że bandera polska zajęła w Gdyni trzecie miejsce, w Gdańsku ósme. Jak na porty, które koncentrują w sobie handel, związany z polskim obszarem gospodarczym, jest to niewątpliwie zjawisko mało pożądane. Posiadając bowiem własne aparaty techniczne, służące do wymiany towarowej, powinniśmy w jaknajwiększej mierze dążyć także do powierzania polskich ładunków — własnym statkom.

Budowa nowych statków m/s „Piłsudski" i m/s „Batory" przez linje żeglugowe Gdynia—Ameryka oraz przybycie niedawno zakupionych przez Żeglugę Polską jednostek s/s „Puck" i s/s „Hel" powiększają wprawdzie tonaż naszej floty handlowej o 1/3, przyczyniając się w poważnym stopniu do rozwiązania tego zagadnienia. Istnieje atoli jeszcze inny, niewyzyskany dotąd wcale dział pracy, który kładzie nam w ręce nie mniej ważny klucz do rozwiązania problemu żeglugowego. Chodzi tu mianowicie o kwestję posiadania przez nas mniejszych jednostek pływających tj. szkunerów, któreby mogły uzupełniać pojemny zakres transportów morskich, zwłaszcza w żegludze małej.

Żyjemy obecnie w czasach, gdy żegluga regularna wypiera coraz bardziej i skuteczniej żeglugę trampową czyli nieregularną, pomiędzy większemi portami o charakterze składowo - rozdzielczym. Dzieje się to dlatego, że nowoczesna technika handlowo - morska, uwzględniająca zarówno termin przewozu, jak i rentowność statku — każe zwracać baczną uwagę na jego wykorzystanie zarobkowe, a tem samem skracać do minimum czas postoju w porcie. Ponadto istnieje konieczność dorywczego zaopatrywania portów mniejszych o charakterze dowozowym, niewielkiemi partjami ładunków. Pożyteczną i wdzięczną tą rolę, jako stosunkowo tani środek przewozu — wykonują żaglowce motorowe, względnie małe motorowce, używane w krajach skandynawskich oraz bałtyckich. W portach naszych Gdyni i Gdańsku widzimy je także często. Przewożą one szereg towarów masowych, niekiedy również drobnicę. Na porządku dziennym zaobserwować można przywóz przez nie złomu żelaznego, na ładunki powrotne składają się zaś: soda, sól, makuchy, nierzadko węgiel. Ze względu na łatwość znajdowania frachtów przez takie statki, przeważnie w partjach około 200 tonn i więcej, szkunerom nie trudno konkurować nawet ze statkami o dużym tonażu, które bywały nieraz zmuszone dla braku całkowitych ładunków — chodzić pod balastem, lub tylko częściowo załadowane. Wielką zaletą żaglowców motorowych z powodu ich stosunkowo niewielkiego zanurzenia, jest zdolność zawijania i wyładunku towarów w mniejszych nawet portach oraz przystaniach morskich i rzecznych, niedostępnych częstokroć dla statków większych. Szkunery mimo że pływają przeważnie jako trampy, stwarzają niejednokrotnie podstawy do tworzenia na szlakach przez nie przemierzanych — linij regularnych, co stanowi niewątpliwie także zjawisko bardzo pożądane.

Na te wszystkie korzyści, jakie płyną z uprawiania żeglugi zapomocą żaglowców motorowych wskazujemy dlatego, że rolę szkunerów w przewozach morskich wyzyskują z powodzeniem inni, na naszym własnym terenie pracy. Wystarczy zajrzeć do statystyk ruchu okrętowego Gdyni, aby się przekonać, że na przestrzeni ostatnich trzech lat — szkunery rozmaitych narodowości partycypowały u nas poważną cyfrą tonażu w całokształcie obrotów polskiej wymiany towarowej drogą morską. W latach 1932 — 1933 odwiedzało port gdyński od 600 do 700 szkunerów, w roku 1934 było ich blisko 500. Według kolejności bander, pierwsze miejsce zajęły: Niemcy (40%), drugie — Szwecja (20%), trzecie — Danja (20%), czwarte — Norwegja (10%), dalsze miejsca — państwa bałtyckie, Holandja itd.

Prymat bandery niemieckiej na szkunerach, które zawijają do Gdyni oraz do wielu innych portów, należy tłumaczyć faktem znacznego rozwoju tego rodzaju żeglugi w Niemczech jeszcze z czasów przed wojną światową. Ówczesne niemieckie czynniki miarodajne łącznie z organizacją społeczną t. zw. „Flottenverein", pragnąc nadać pewien rozmach oraz zachęcić inicjatywę prywatną do angażowania kapitału w dziedzinie żeglugowej, przyszły z pomocą ludziom, którzy pragnęli pracować na tem polu. Wysłużonym podoficerom marynarki, mogącym okazać się skromnym kapitałem 2.000 marek umożliwiano nabycie szkunerów przez udzielenie kredytów hipotecznych na dogodnych warunkach. Niemiecka żegluga żaglowo - motorowa rozwinęła się na skutek tego niesłychanie, uczestnicząc w niemałym stopniu we własnym handlu morskim oraz w przewozach obcych krajów.

Wszystkie wymienione wyżej względy, jak kalkulacja rentowności tego typu statków — przemawiają za tem, aby i polską flotę handlową zasilić przez pewną ilość szkunerów o pojemności 300—400 ton rej. br., a przeznaczonych do żeglugi na Bałtyku i Morzu Północnem. Byłoby to rzeczą tem bardziej pożądaną, że szkunery te mogłyby w przyszłości zastąpić obce żaglowce motorowe, które na polskich frachtach zarabiają obecnie setki tysięcy złotych.

Zaznaczyć przytem należy, że z powiększeniem ilości jednostek pływających pod polską banderą — znalazłby pracę cały zastęp oficerów - nawigatorów i mechaników, oraz zwykłych marynarzy, którzy są obecnie albo bezrobotni, albo pracują w innym fachu.

Przejdźmy zkolei do omówienia kalkulacji kupieckiej, związanej z żeglugą szkunerów. Według fachowych obliczeń, popartych opinją i doświadczeniem praktyków, rentowność żaglowców motor. kształtuje się wcale dodatnio w stosunkowo krótkim czasie. Przy cenie 40 — 50.000 złotych za taką jednostkę, jej amortyzacja następuje w przeciągu 4 — 6. lat biorąc za podstawę przeciętną kalkulację jednego rejsu: Gdynia — Kopenhaga, przy ładunku około 250 ton, po potrąceniu od uzyskanego frachtu wszelkich opłat, świadczeń, poborów, wyżywienia załogi itp. otrzymuje się ca. 300,— zł czystego zysku. Rejsów takich może szkuner odbyć 2 — 3 w miesiącu, nie licząc na ładunek powrotny, który przy nawiązanych stosunkach handlowych, nie będzie mu trudno także uzyskać. Dochód z trzech rejsów na miesiąc wynosi zatem 900,— zł. Jeśli wziąć tylko 10-miesięczny okres pracy szkunera w roku, bo resztę czasu trzeba przeznaczyć na remont, ewentualnie złe warunki atmosferyczne dla żeglugi itp., otrzymamy razem 9,000,— zł czystego dochodu rocznie. Należy tu zaznaczyć, że kalkulacja ta obraca się w granicach wielkiej ostrożności i nie uwzględnia, jak poprzednio już zaznaczyłem — ładunków powrotnych, na których zarabia się tak samo, jak na ładunkach idących np. z Gdyni do któregokolwiek z portów obcych, co eo ipso powiększa zdolności zarobkowe statku.

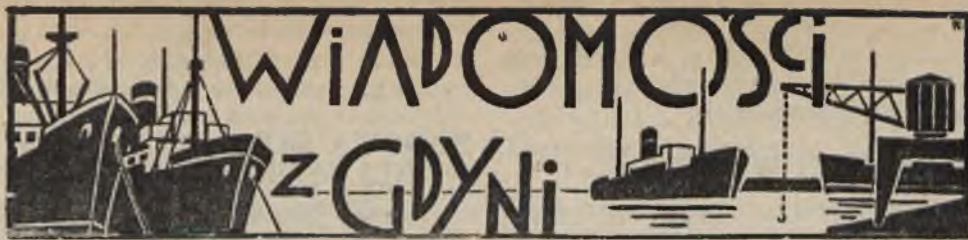
Jeśli chodzi o personel techniczny do obsługi szkunerów tj. doświadczonych żeglarzy, posiadamy go w Polsce. Rekrutuje się on m. in. z absolwentów Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy jak wiadomo odbywają znaczny okres swej praktyki morskiej na żaglowym statku szkolnym, Gdyby nie brak zainteresowania tą dziedziną kapitalistów, to niema naprawdę zasadniczo powodów, dla których godziłoby się tenże odcinek pracy na morzu — pozostawiać odłogiem.

Pozostaje jeszcze do omówienia tylko kwestja finansowa, najważniejsza, bo związana z pchnięciem zagadnienia udziału kapitałów prywatnych w żegludze — na realne tory. Uregulowanie jej w formie, wynikłej z przesłanek czysto życiowych, zabezpieczenia kredytu hipotecznego na statki, było również przedmiotem wspomnianych na wstępie rozważań Komisji budżetowej Senatu R. P. Referent tej sprawy senator Dr Paulo po przedstawieniu korzyści, płynących z utworzenia floty szkunerów, zgłosił wówczas rezolucję, domagającą się dla zainteresowanych stron pomocy w uzyskaniu kredytu hipotecznego pod szkunery. Rezolucja ta została przyjęta i uchwalona przez Senat, oraz przekazana przezeń do dalszego załatwienia miarodajnym czynnikom rządowym.

Kwestja przydziału kredytu hipotecznego pod statki, praktykowana zresztą powszechnie zagranicą, ma niewątpliwie znaczenie poważne, gdyż stwarza szerokie możliwości inwestycyjne w żegludze, na którem to polu brak inicjatywy prywatnej u nas jest prawie że przysłowiowy a pogłębiony był ostatnio jeszcze naskutek ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego.

Uelastycznienie aparatu kredytowego w tych warunkach wpłynąć więc winno, i zapewnie wpłynie dodatnio na chęć zaangażowania kapitału prywatnego w jednostkach morskich, zwłaszcza u tych, którzy nie posiadają całkowicie potrzebnych funduszów, a pragnęliby jednak inwestować w tej dziedzinie. Co prawda nie mamy precedensu w zakresie udzielania kredytów hipotecznych pod zastaw statków morskich, praktykowana jednak jest już od szeregu lat operacja udzielania tychże kredytów na berlinki wiślane. Nasza flota handlowa, będąca w przeważającej części własnością Państwa, nie potrzebowała z nich korzystać. Jednak zaznaczyć należy, że możliwości uzyskania kredytów hipotecznych dla ruchomych objektów, jakimi są statki, służące za narzędzia przewozowe — w stosunku do ⅓ ich wartości — istnieją.

Edmund Urbański.



PIERWSZE PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 23 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa p. Stanisława Tora pierwsze w obecnej kadencji Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Otwierając zebranie, Prezes Izby p. S. Tor wskazał na tragiczną chwilę rozpoczęcia prac Izby po zgonie Marszałka Piłsudskiego i odczytał orędzie Pana Prezydenta, wydane w dniu zgonu Wodza. Zebrani wysłuchali orędzia stojąc, a następnie skupili się w dwuminutowej ciszy.

Na wstępie porządku obrad p. Prezes Tor wygłosił dłuższe przemówienie o położeniu gospodarczem Izby i nakreślił zadania, jakie Izba ma do wykonania w najbliższej przyszłości. Przemówienie to podajemy na czele niniejszego numeru. Zostało ono przyjęte przez zebranie z uznaniem, przyczem ustalono, że będzie ono rozesłane wszystkim Radcom, aby poszczególne zagadnienia, poruszone w przemówieniu mogły służyć dla prac Komisji i wniosków poszczególnych Radców.

W dalszym ciągu zebrania dokonano wyboru Komisji Rewizyjnej w osobach pp. Radców: Władysława Grabowskiego, Jerzego Hildta i Mirosława Laureckiego. Ustalony został również skład osobowy innych Komisyj Izbowych w liczbie 7, przyczem najliczniejsze zgłoszenia Radców do prac komisyjnych miały miejsce w odniesieniu do Komisji Morskiej — 20 Radców, Komunikacyjno - Turystycznej — 22 Radców i Podatkowej — 16.

Następnie zebranie mianowało korespondentów Izby na bieżącą kadencję w osobach pp. Dra T. Bierowskiego, Dra B. Kasprowicza, J. Michalewskiego, Dyr. Palickiego, Dyr. Radojewskiego, Dyr. Tatarka i przemysłowca K. Żebrowskiego.

Dalej uchwalono statut Sądu Polubownego i wybrano sędziów Polubownych, w skład których weszli wszyscy Radcowie Izby oraz szereg przedstawicieli różnych branż na Pomorzu. Uchwalono również opłaty za rejestrację umów uczniowskich i uchwalono kredyty dodatkowe na rok 1934.

Specjalny punkt porządku dziennego zebrania stanowił referat Wicedyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego o skutkach dewaluacji guldena gdańskiego na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Pomorzem i Gdańskiem, oraz na wpływ, jaki dewaluacja guldena może wywrzeć na sytuacji Gdyni.

W wolnych wnioskach p. Radca Podraszko podniósł konieczność utworzenia przy Izbie laboratorjum towaroznawczego, bez istnienia którego funkcjonowanie Giełd Towarowych w Gdyni byłoby niemożliwe.

Na zakończenie zebrania p. Wiceprezes Tadeusz Marchlewski zwrócił się do Panów Radców z apelem, aby przyczynili się do realizacji projektu budowy Muzeum Ziemi Pomorskiej ku uczczeniu pamięci Marszałka Piłsudskiego.

USTĄPIENIE P. MGR. PRAW HENRYKA KRUPSKIEGO ZE STANOWISKA DYREKTORA NASZEJ IZBY.

Z dniem 1 czerwca Mgr. Praw p. Henryk Krupski ustępuje z dotychczasowego stanowiska Dyrektora naszej Izby.

Mgr. praw p. Henryk Krupski po długoletniej pracy w resortach gospodarczych austrjackich, a następnie w służbie polskiej objął z dniem 1 listopada 1924 r. stanowisko dyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej Grudziądzko - Starogardzkiej. Pozostawał więc na tem stanowisku zgórą 10 lat. W okresie jego pracy i przy jego czynnem współdziałaniu nastąpiła konsolidacja działalności samorządu gospodarczego na Pomorzu i w ciążących ku niemu połaciach kraju. Pierwszym etapem w tym kierunku było wcielenie do Izby Grudziądzko - Starogardzkiej okręgu Izby Toruńskiej w roku 1926, następnie w roku 1931 w związku z przesunięciem centrum działalności gospodarczej ku Gdyni i wzrostem jej znaczenia dla całokształtu gospodarki państwowej Izba Grudziądzko - Starogardzka przekształcona została w Izbę Gdyńską z siedzibą w Gdyni, wreszcie w końcu roku 1933 do tej Izby dołączone zostały Bydgoszcz, Inowrocław i powiaty nadnoteckie, przyczem Izba Przemysłowo - Handlowa w Bydgoszczy została zlikwidowana.

Plenarne Zebranie Izby, jakie odbyło się w dniu 30 października zeszłego roku, powzięło z okazji 10-lecia pracy Dyrektora Krupskiego na jego stanowisku jednomyślną uchwałę, wyrażającą mu „uznanie za całokształt jego działalności w ciągu długiego i pełnego trudnych momentów okresu 10-lecia“.

REPREZENTACJA IZBY NA KONGRESIE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

Delegatem Izby naszej na Kongresie Międzynarodowym Izby Handl., który odbędzie

się w Paryżu w czasie od 24-go do 29-go czerwca br. będzie Radca naszej Izby, konsul generalny szwedzki, inż. Napoleon Korzon. Pan inż. N. Korzon jest osobiście członkiem Międzynarodowej Izby Handlowej.

GOŚĆ AUSTRALIJSKI W GDYNI.

W dniach 20 i 21 bm. bawili w Gdyni Prezes Australijsko - Polskiej Izby Handlowej p. Albert Dalwood i konsul generalny RP. w Sydney p. Wł. Noskowski. Goście złożyli wizyty w naszej Izbie i w Urzędzie Morskim i w towarzystwie urzędników Urzędu Morskiego i Izby zwiedzili port, miasto Gdynię i najbliższe okolice. Z ramienia Izby podejmował gości śniadaniem p. Radca J. Rummel.

NOWA LINJA REGULARNA POLSKA — PALESTYNA — LEWANT.

W najbliższej przyszłości uruchomiona zostanie nowa linja z Gdyni/Gdańska do portów Palestyny, Syrji i Egiptu, względnie i do innych portów Lewantu.

Pierwszy statek s/s „Schie", ładować będzie w Gdyni około 15/20 czerwca, następny zaś statek ma odejść około 10-go lipca.

Agentura tej linji w Gdyni oddana została firmie Rummel i Burton, Świętojańska 9.

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM W KWIETNIU B. R.

W ciągu kwietnia przywóz bawełny do portu gdyńskiego wyniósł 8.114,7 ton. Z tej ilości przywieziono bawełny amerykańskiej 6.232,9 ton, egipskiej 1.084 ton i egzotycznej 797,2 ton. Bawełna pochodzenia amerykańskiego w ilości 5.225 ton przewieziona została do Gdyni statkami bezpośredniemi z portów amerykańskich i w ilości 1.007 ton z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, zwłaszcza w Bremie. Bawełna egipska w ilości 989 ton przewieziona została do Gdyni bezpośrednio z Egiptu, zaś w ilości 95,3 ton z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, w tem z Liverpool'u 43,9 ton. Bawełna egzotyczna tylko w ilości 10,2 ton przewieziona została bezpośrednio, reszta 787 ton była przeładowywana w portach zachodnio-europejskich, przeładunek ten prawie równomiernie podzielony został pomiędzy Hamburgiem, Antwerpją i Rotterdamem.

ODDZIAŁ URZĘDU CELNEGO NA LOTNISKU W GDYNI.

Na lotnisku w Gdyni (Rumja) uruchomiony został z dniem 1 maja br. Oddział Urzędu Celnego w Gdyni pod nazwą „Oddział Urzędu Celnego w Gdyni — Lotnisko". W związku z powyższem Lotnisko w Gdyni (Rumja) staje się lotniskiem celnem. Do zakresu działania Oddziału należy odprawa podróżnych i ich bagażu, przyjmowanie i przekazywanie przesyłek w komunikacji lotniczej oraz ostateczna odprawa celna przesyłek lotniczych w przywozie i w wywozie.

BUDOWA DOMU BIUROWEGO W WOLNEJ STREFIE.

Urząd Morski zamierza przystąpić do budowy domu biurowego w Wolnej Strefie dla potrzeb Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego i władz kolejowych. W tym samym domu przewidywane są lokale dla zainteresowanych firm portowych.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Na statkach pod polską banderą przewieziono w kwietniu ogółem 70.607,5 t., wobec 58.265 t. w kwietniu 1934 r. Wzrost ilościowy i tym razem zależy od pracy trampów Żeglugi Polskiej, jak również wzrosły w tym miesiącu przewozy Polsko — Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 54.898,5 t. (w kwietniu 1934 r. 48.103 t., na import 9.204 t. (w kwietniu ub. r. 9.848 ton) i na przewóz między portami zagranicznemi i tranzyt z przeładunkiem na inne statki w Gdyni — 6.505 t., wobec 342 t. w kwietniu ub. roku. Pozycja więc przywozowa pozostała prawie niewzruszona, wzrósł natomiast eksport wskutek wywozu węgla na trampach, oraz przewóz między portami zagranicznemi, również węgla, który dał dwom statkom zatrudnienie w drodze powrotnej.

Z powyższej ilości przewiezionych w kwietniu towarów przypadło na Żeglugę Polską 27.122 t. (13.185 t..) na Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe 6.599 t. (7.513 t.,) na Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe 1351 t. (971 t.) i na Polskarob 35.529,5 t. (36.594 t.)

Z ogólnej ilości towarów przewiezionych na statkach Żeglugi Polskiej na linjową żeglugę przypadło 13.340 t. i na trampy 13.782 t. — ciekawe zjawisko równowagi ilościowej przy niewspółmiernie większej długości przebiegu i większej wartości po stronie linjowców. Na poszczególnych linjach przewieziono: na antwerpijskiej 2.785 t., na rotterdamskiej 5.626 t., na fińsko - estońskiej 2.185, na hamburskiej 1.019 t. i na wschodnio-szwedzkiej 1.055 t. Na linji rotterdamskiej eksport równoważył się z importem 2.706 t. i 2.920 t.) na antwerpijskiej była lekka przewaga importu (eksport 1.155, import 1.630), na finlandzkiej zato większa była przewaga eksportu (1.395 na 790 t.), obie młode linje hamburska i szwedzka jak i poprzednio zachowują się krańcowo odmiennie względem siebie: hamburska ustaliła się jako importowa (164 na 855), wschodnio - szwedzka zaś jako eksportowa: 896 na 157 t.

W rezultacie na wszystkich linjach razem eksport dał 6.316 t., import zaś 6.352 t. — obraz uderzająco wyrównany.

Tranzytowych ładunków linje dały 672 ton, która to ilość została przeładowana wyłącznie w Gdyni.

Wywóz na trampach wyniósł 7.949 t., samego węgla. Importu na trampach nie było. Przewieziono między portami zagranicznemi 5.833 t. węgla i 506 t. pomarańcz. Odbyto podróży z ładunkiem 6.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 6.599 t. towarów i 61 koni, w tem 4.566 t. i 61 koni w eksporcie i 2.033 t. w imporcie. Z pozycji eksportowej przypada na Gdynię 3.180 t. (w kwietniu ub. r. 3.317 t.) i na Gdańsk 1.386 t. (1.379 t.). Z pozycji importowej przypada na Gdynię 1.525 t. (1.515 t.) i na Gdańsk 508 t. (1.302 t.). Jak widać cała różnica ujemna ruchu statków tego towarzystwa względem analogicznego miesiąca 1934 r. w wysokości 514 t. tłumaczy się z nadwyżką zmniejszeniem importu (i to głównie z Hull do Gdańska, który spadł z 1.055 t. w kwietniu ub. r. na 345 t. w kwietniu b. r., czyli o 710 ton). Wszystkie inne sumaryczne pozycje mniejwięcej oscylowały na tym samym poziomie co w kwietniu ub. r. — Jeśli zaś zważy się, że spadł z przyczyn ogólnych eksport bekonów z 1.625 na 1.307 t. i jaj z 1.171 t. na 663 t. to należy przyjść do wniosku, że akwizycja i przewóz innych ładunków w Polbrycie względem zeszłego roku znacznie się poprawiły, i to w kierunku ważniejszym — eksportowym.

Linja Gdynia — Ameryka P. T. T. O. w kwietniu przy dwóch statkach i wycieczce na morze Śródziemne wykazało rezultaty znacznie lepsze niż w kwietniu ub. r., kiedy był tylko jeden odjazd. Statek na wejściu przywiózł 134 pasażerów, pocztę i 819 t. towarów, statek na wyjściu 224 pas., pocztę i 538 t. towarów, wobec 259 pas. i 460 t. towarów wyjściowego statku w kwietniu ub. r. W wycieczce wiosennej „Kościuszki", gruntownie przebudowanego, wzięło udział 442 pasażerów.

Cztery statki Polskarobu wykonały w kwietniu 13 podróży, (13), przewożąc 35.529,5 ton (36.594 t.)węgla do Szwecji, Norwegji i Holandji. Małe zmniejszenie przewozu tłumaczy się dłuższym przebiegiem milowym, gdyż podróży do najbliższych szwedzkich portów było mniej niż w odpowiednim miesiącu ub. roku. Zawinięto z węglem do: Stockholmu i Gefle po 3 razy, do Göteborga i Slemmestad po 2 razy i po razie do Amsterdamu, Karlskrony i Norrköping.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA PO DEWALUACJI GULDENA.

Trzy tygodnie, jakie upłynęły od ogłoszenia dewaluacji guldena gdańskiego, nie dają jeszcze możności w całej rozciągłości ocenić wpływu tego faktu na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Gdańskiem a Polską. Już teraz jednak można stwierdzić, że przystosowanie się życia gospodarczego Wolnego Miasta do nowych warunków wymagać będzie dłuższego czasu i że proces przystosowania się cen towarów do nowej wartości waluty wciąż jeszcze ulega przeobrażeniom.

Nas interesuje specjalnie zagadnienie rozrachunków pomiędzy dostawcą produktów polskich a odbiorcą gdańskim. Jak wiadomo W. M. Gdańsk nie jest samowystarczalne tak pod względem zaopatrzenia ludności w żywność, jak i innych przedmiotów użytku codziennego. Co się tyczy produktów żywności, to o ile dostarczane są one na mocy umów pomiędzy organizacjami branżowemi ceny ich stopniowo wyrównywane są do poziomu, odpowiadającego wartości guldena przed dewaluacją. W innych branżach ceny sprzedaży na rynku wewnętrznym legalnie uległy już dwukrotnej podwyżce, wynoszącej razem od 35 do 40%. Proces ten trwa nadal, aczkolwiek już nie w tak szybkiem tempie, jak było w pierwszych dniach po dewaluacji. Nie ulega wątpliwości, że na tle tego procesu gdańscy kupcy ponieśli już poważne straty. Stąd też pochodzą ich dążenia do przerzucenia części strat na dostawcę polskiego. Dążenia te atoli mogą być uwzględnione jedynie w tym wypadku, gdy tranzakcje zawarte były w walucie gdańskiej i to tylko wtedy, gdy terminy płatności przypadły na okres po ogłoszeniu dewaluacji, zobowiązania gdańskie, płatne przed dewaluacją, powinny być zasadniczo regulowane według relacji guldenów pełnowartościowych. Regulacje tranzakcyj, zawartych w złotych, powinny być bezwzględnie regulowane w walucie polskiej i dążenia odbiorców gdańskich do osiągnięcia rabatów ze strony dostawców polskich nie mają żadnej podstawy prawnej. Byłoby bardzo ważne, aby firmy polskie, mające do odebrania w Gdańsku należności w złotych, zdawały sobie dokładnie z tego sprawę i nie godziły się na regulowanie tych należności w zmniejszonej wysokości, gdyż w ten sposób mogą powstać precedensy na niekorzyść dostawców polskich.

W Gdańsku, w łonie Związku Przedstawicieli Przemysłu Polskiego, zapadła już uchwała nie wchodzić w żadne porozumienia indywidualne z odbiorcami gdańskimi, lecz oddawać ewentualne pretensje ze strony Gdańszczan do załatwienia specjalnej komisji

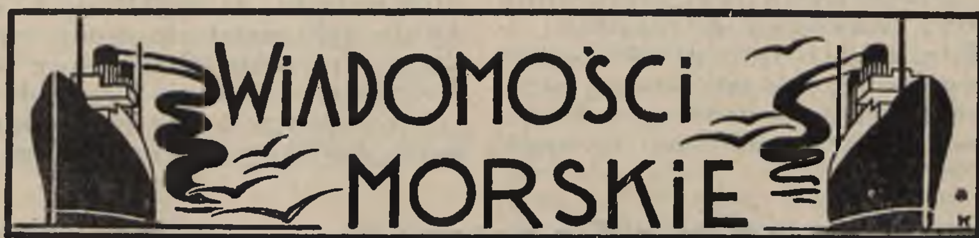
Związku. Jak słychać takie stanowisko wpłynęło już na znaczne zmniejszenie wypadków wysunięcia ze strony kupców gdańskich pretensji do dostawców polskich na tle regulacji zobowiązań złotowych. Byłoby pożądane, aby akcja ta ze strony polskiej była prowadzona solidarnie.

W stosunkach portowych sytuacja również nie została ustabilizowana. Jak wiadomo uległy waloryzacji wszystkie opłaty portowe, składowe i za używanie urządzeń przeładunkowych, należących do Rady Portu i dróg wodnych w Gdańsku. Podwyższono o 20% stawki za holowanie przez przedsiębiorstwa prywatne. Pozostały na razie bez zmiany w guldenach stawki za czynności maklerskie, stawki ekspedytorskie ulegają stopniowemu dopasowywaniu do nowej wartości guldena. Koszty robocizny dotąd nie uległy zmianie, co ma wielkie znaczenie dla kształtowania się ogólnych kosztów przeładunku w porcie.

Z tych ogólnych uwag, które będą w dalszym ciągu uzupełniane, wynika, że o stabilizacji stosunków tak w mieście jak w porcie Gdańska nie może być na razie mowy. O ile jednak na odcinku dostaw towarów polskich do Gdańska można spodziewać się załatwienia w szybszem tempie i to zasadniczo po myśli postulatów polskich, o tyle na odcinku portowym istnieją poważne względy konkurencyjne pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, co wymaga wielkiej czujności ze strony sfer portowych gdyńskich.

PODWYŻKA STAWEK ZA PRYWATNE HOLOWANIE W GDAŃSKU.

Z dniem 15 maja przedsiębiorstwa żeglugi holowniczej w porcie gdańskim podniosły stawki za świadczenia okazywane statkom morskim o 55%.



WŁOCHY PRZYŁĄCZAJĄ SIĘ DO PLANU RACJONALIZACJI ŻEGLUGI.

Włoska opinja kół miarodajnych oświadcza się stanowczo za planem racjonalizacji żeglugi, wypracowanym pod auspicjami przygotowawczej International Shipping Conference w Londynie w styczniu br. Były podsekretarz stanu dla spraw marynarki handlowej p. G. Pala oświadczył w prasie, że Italja może tylko skorzystać przez przyjęcie tego planu racjonalizacji żeglugi. Zdaniem jego wykonanie planu nietylko doprowadzi do wydatnego podniesienia poziomu frachtów, lecz również uczyni zbytecznym wszelki system subwencjonowania trampingu. Wreszcie, polepszenie się sytuacji armatorów może umożliwić podniesienie płac marynarzom.

Jednocześnie zanotować wypada, że związek armatorów włoskich przyłączył się do planu stawek minimalnych na rynkach La Platy, rzeki Św. Wawrzyńca i Australji.

ANGLICY WYCZEKUJĄ WYNIKÓW KONFERENCJI DO SPRAW ŻEGLUGI, CELEM PRZYSTOSOWANIA DO NICH SWEJ POLITYKI SUBWENCYJNEJ.

Autor ustawy o subwencji 2 milj. Ł dla trampingu angielskiego na przeciąg jednego roku, minister Runciman, który jest sam armatorem, jest, jak wiadomo osobiście przeciwnikiem systemu subwencyj w żegludze morskiej. Obecnie stanowisko jego w sprawie dalszego działania tej subwencji w roku 1936/37 jest wymijające. Uzależnia on je od uchwał konferencji międzynarodowej dla spraw żeglugi, której termin zwołania odsuwa się na październik. Jeśli uchwały będą w myśl przygotowawczego planu umożliwiały racjonalizację przewozów morskich to p. Runciman przewiduje całkowite zaniechanie wszelkich subwencyj dla żeglugi.

Niewątpliwie marynarka handlowa i przemysł okrętowy Anglji, przewidując możliwość odmiennego stanowiska państw, które jeszcze nie odpowiedziały na ankietę konferencji (zwłaszcza państw skandynawskich), dają do zrozumienia, że uszczuplenie planu, zapewniającego między innemi pośrednio korzystne warunki zatrudnienia dla przemysłu okrętowego W. Brytanji prowadzić będzie do przedłużenia systemu subwencyj w żegludze angielskiej, na którego zastosowanie Anglja zdecydowała się dopiero 3 miesiące temu.

NIEKORZYSTNE WIDOKI DLA PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO W ANGLJI.

Anglja rzeżywa obecnie groźbę wzrostu zastoju w przemyśle budowy okrętów, tak samo jak to było do niedawna w Holandji. Obecnie są w budowie sławny „Queen Mary"

i 12 dużych statków frachtowych dla dwóch największych towarzystw frachtowej żeglugi linjowej.

Zainteresowane koła przemysłowe zdają sobie jednakże sprawę z tego, że ani budowa takich olbrzymów, jak nowy transatlantyk, ani seryjne odnawianie największych linjowców frachtowych nie zdarzają się corocznie; stąd słuszne zaniepokojenie, że sytuacja ulegnie nagłemu pogorszeniu. Natomiast przyjęcie planu racjonalizacji przez zbliżającą się międzynarodową konferencję morską może z gruntu zmienić sytuację angielskiego przemysłu okrętowego, który jak wiadomo stoi pod względem ilości i jakości produkcji na pierwszem miejscu, budując dużo na zamówienie marynarek, konkurujących z angielską.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KWOTY EKSPORTOWE W PRZEMYŚLE NIEMIECKIM.

Niepomyślny rozwój handlu zagranicznego zmusza Niemcy do zastanowienia się nad wszelkiemi możliwemi sposobami podniesienia obrotów towarowych, co wobec sytuacji dewizowej może być zaczynane tylko od strony eksportu, gdyż tylko w ten sposób zdobyć można dewizy na zapłatę importu. W tym celu podjęto ostatnio na nowo znaczne wysiłki w kierunku usprawnienia eksportu.

Znane jest zjawisko, że przemysłowcy wolą sprzedawać swój towar po stosunkowo dobrych cenach na rynku krajowym, aniżeli zwalczać trudności formalne połączone z eksportem. Zasada ta zrozumiała z punktu widzenia gospodarstw prywatnych, kierujących się kwestją rentowności, jest dla całości gospodarstwa narodowego szkodliwa. Dlatego rozpatrywana jest myśl utworzenia dla poszczególnych branż przemysłu kas wyrównawczych, do których wpłaty uskuteczniałyby jednostki korzystające z dobrych cen rynku krajowego, a pobierali zasiłki ci, którzy eksportują.

Dla przygotowania jednak programu organizacji konieczne jest dokładne przestudjowanie stopnia zależności danych przemysłów od ekportu, czyli obliczenie t. zw. „kwot" eksportowych. Obliczenia te prowadzi Institut für Konjunkturforschung i ogłasza obecnie sumaryczne dane.

Z 12.4 miljarda RM w 1929 r. spadł wywóz niemiecki do 4 miljarda RM. w 1934 r. Jeśli za podstawę porównania wziąć ceny z 1929 r., to spadek ten wynosi nie 8.4 miljarda, ale tylko 5.8 mld. W 1934 r. było czynnych dla eksportu 1½ miljona mniej robotników i funkcjonarjuszy, aniżeli w 1928/29.

Kwoty eksportowe najważniejszych przemysłów są następujące:

Przemysł	Wart. wywozu w 1934 r. (milj. RM.)	Kwota eksportowa w % 1932	1933	1934
włókienniczy	339	11	9	6
sprzętu domowego	167	29	29	22
szewski	5	2,1	1,3	0,9
maszynowy	457	49	28	22
cementowy	4	11,1	6,9	4,4
żelazny (walcówka)	196	29	19	18
samochody (osobowe)	21	21	12	8
górnictwo węglowe	306	23,1	23,1	22,9
wyrób celulozy	31	29,8	25,8	26,8

W wielu gałęziach spadła nietylko kwota eksportowa, ale i sam wywóz, tak np. w przemysłach konsumcyjnych, jak włókienniczy, który walczy z brakiem surowca, lub przemysł sprzętu domowego, znajdujący doskonały zbyt w kraju. Tutaj należą również wielkie przemysły dóbr produkcyjnych, jak maszynowy i elektrotechniczny.

Inne przemysły, jak cementowy, żelazny, samochodowy, zdołały podnieść w 1934 roku swój wywóz, ale nie w tym stopniu by dotrzymał on kroku obrotom na rynku wewnętrznym.

Nieliczną grupę stanowią te przemysły, które zdołały podnieść swój wywóz silniej, niż zbyt krajowy. Do tej grupy należą: górnictwo węglowe, przemysł celulozowy, górnictwo potasowe i niektóre gałęzie przemysłu chemicznego.

Sprawozdanie swoje kończy Institut für Konjunkturforschung uwagą: „Tylko dzięki systematycznej i ścisłej współpracy wszystkich grup gospodarczych może się podnieść stopniowe odzyskanie rynków zagranicznych. Warunki jakościowe dla utrzymania się niemieckich wyrobów przemysłowych istnieją dziś, jak przedtem. Ważną rolę odgrywać będzie kwestja cen wywozowych, wiadomo bowiem, że wielu konkurentów na rynku światowym żąda niższych cen eksportowych, niż Niemcy".

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Berlinie.

PRZYDZIAŁ DEWIZ W HISZPANJI ZA TOWARY POLSKIE.

Podania o przydział dewiz za towary polskie importowane do Hiszpanji nie mogą być wniesione przed dokonaniem importu, gdyż jednym z dokumentów wymaganych do poparcia podania jest poświadczenie o dokonaniu odprawy celnej.

Komplet dokumentów służących jako załączniki składa się:

a) z faktury sprzedaży,
b) w niektórych wypadkach świadectwa pochodzenia,
c) zaświadczenia importowego, poświadczonego przez władze celne,
d) licencji kontyngentowej imiennej.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA TOWARY IMPORTOWANE DO ARGENTYNY BEZ UPRZEDNICH POZWOLEŃ.

Na podstawie dekretu argentyńskiego rządu z dnia 14 kwietnia br. za Nr. 59.118 wprowadzone zostały nowe przepisy dotyczące regulacji należności za towary sprowadzane z zagranicy, na które importer nie posiada tak zw. „uprzedniego zezwolenia na zakup dewiz".

Dotychczas importerzy nie posiadający tych zezwoleń nabywali dewizy po kursie, wolnym, który jest wyższy od kursu oficjalnego o jakie 11—13%.

Ponieważ ustawa Nr. 12.160, która jest podstawą obecnej reglamentacji dewizowej w Argentynie, przewiduje różnicę pomiędzy kursami oficjalnym i wolnym do wysokości 20%, przeto rząd skorzystał z tych uprawnień i obciążył import nieobjęty reglamentacją różnicą, powstałą pomiędzy obecnym kursem wolnym, a oficjalnym do 20%, przyczem różnicę tę zatrzymał do swej dyspozycji.

Dla przykładu przytaczamy obliczenie różnicy, która stanowi zysk państwa; w wypadku obliczenia różnicy procentowego obciążenia przy funtach angielskich:

W dniu poprzedzającym obliczenie (naprz. 15. 4. 35 r. funty na wolnym rynku były notowane jak następuje: 1 Ł = 18,92 pesów papier. i wg. przeciętnego kursu oficjalnego 1 Ł = 16,91 pesów papier.)

Obliczenie różnicy poprzedza cztery operacje:

1) oblicza się kurs oficjalny za 100 funt., co stanowi pesów 1.691,00; 20% tej sumy stanowi 338,20 pesów,
2) różnica pomiędzy kursem wolnym a kursem oficjalnym będzie: 1.892 mniej 1.691 daje 201,00 pesów,
3) różnica pomiędzy 20% dodatku do kursu oficjalnego (338,20 pes.) i faktyczną różnicą pomiędzy notowaniem oficjalnem i wolnem (201 pes.) będzie wynosiła 137,20 pesów,
4) przy podzieleniu różnicy kursu (137,20) przez kurs wolny (18,92) — otrzyma się procent obciążenia dodatkowego na dzień 16 kwietnia rb. — czyli 7,25%.

W wypadku obliczenia różnicy procentowej przy frankach francuskich i wogóle walut, notowanych na giełdzie za sto jednostek: w dniu poprzedzającym obliczenie t. j. 15. 4. 35 franki francuskie były notowane na wolnym rynku jak następuje:

100 fr. fr. = 25,77 pesów papier. i przeciętny kurs oficjalny: 100 fr. fr. = 23,05 pesów. Obliczenie różnicy procentowej obciążającej import byłoby następujące:

1) 20% obciążenia kursu oficjalnego daje pesów 4,61,
2) różnica pomiędzy notowaniem wolnem i oficjalnem: 25,77 mniej 23,05 — stanowi 2,72 pesów,
3) różnica pomiędzy rezultatem pod 1) a 2): 4,61 mniej 2,72 = 1,89,
4) cyfra 1,89 podzielona przez notowanie wolnego rynku (25,77) da 0,0733,
5) co pomnożone przez sto da procent dodatkowego obciążenia, czyli 7,33% stanowiące zysk państwa kosztem importu, który nie korzysta z „uprzednich zezwoleń".

Urząd Kontroli Dewiz nie wydaje „uprzednich zezwoleń" tym importerom, którzy sprowadzają towary luksusowe lub zbędne, pozatem z krajów, z któremi bilans handlowy kształtuje się dla Argentyny niekorzystnie. Do tych krajów należą przedewszystkiem Stany Zjedn. A. P., Japonja, Włochy, Francja, Czechosłowacja, Austrja i częściowo Niemcy.

Przywóz z Polski, jak dotychczas, nie napotyka na trudności i ma zapewnione „uprzednie zezwolenia" wskutek korzystnego kształtowania się dla Argentyny bilansu handlowego z Polską.

Wprowadzenie powyższego obciążenia dla importu, korzystającego z wolnego rynku dewizowego wzmacnia pozycje krajów traktatowych oraz mających z Argentyną bilans handlowy ujemny, między innemi i Polski. W szczególności ułatwiona zostaje konkurencja z japońskiemi i włoskiemi wyrobami włókienniczemi oraz innemi.

Cytowany na wstępie dekret wszedł w życie z dniem 22 kwietnia 1935 r. i wywołał szereg protestów ze strony związków importerów oraz zagranicznych izb handlowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1935 R.

AUSTRJA. Kontyngent wwozowy dla węgla przemysłowego za maj 1935 r. wynosi 53.950 t. (w maju — 1934 — 52.350 t.); z czego na Polskę przypada 35.250, na Niemcy 7.350, Czechosłowację 5.900, Francję 1.000. Współudział Francji ma miejsce po raz pierwszy; w 1934 r. przywieziono z Francji 1.915 t. węgla kamiennego (bez okręgu Saary). Kontyngent wwozowy dla koksu wynosi 7.000 t. (8.100), z czego na Niemcy przypada 3.200, na Polskę 2.100 i na Czechosłowację 1.500 t.

BELGJA. W Monitorze z dn. 20. 4. 35 ukazała się lista artykułów, których eksport podlega obowiązkowi uzyskania licencyj. Rozporządzenie obejmuje: nakrycia stołowe (bawełniane), welury i plusze, karton. różne rodzaje papierów, odpadki materjałów włókienniczych do produkcji papieru. odpadki papieru, stare żelazo, opiłki miedzi.

W związku z umową ze Stanami Zjednoczonemi na podstawie rozporządzenia zostały zmienione między innemi następujące stawki celne:

Nr. tar.			stawka celna
11	miód naturalny	100 kg	60 fr
55	a) grysik	„	30 fr
	b) c) d)		bez zmiany
126	parafina		wolne od cła
214	Konserwy rybne a)	100 kg	90 fr
	b^1	„	120 fr 75 c
	b^2	„	120 fr 75 c
219	Konserwy rybne a)	..	niezmienione
	b)	„	34 fr 50 c
	c)	„	46 fr
638	tarcica a_2	mtr.³	30 fr
	b_2	„	30 fr

CHINY. W dn. 27 marca rb. wydane zostały nowe przepisy, regulujące kwestję przywozu i wywozu srebra i nakazujące odpowiednią rejestrację.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 21. 4. 35 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego wywóz futer i skór surowych (mokrych lub suchych, też solonych lub wapnowanych, lecz dalej nie wypracowanych), bez opłaty.

Z ważnością od 21. 4. br. został wprowadzony do systemu pozwoleniowego przywóz następujących pasz:

ex 21 pasze dla bydła z dodatkiem melasy,
28 gryka (bez opłaty),
ex 31 p. soja,
ex 23 do 27 zboża: strączkowe w słomie (dojrzałe
ex 31 i nie) z wyjątkiem zbóż i strączko-
ex 32 wych ze zbiorów z gospodarstw nadgranicznych,
ex 47a siemię lniane,
ex 47b soja, ziarna słonecznikowe, daktylowe i oliwek (bez dopłaty),
ex 61 kłącze kukurydziane bez ziarna,
ex 62 b/2 zmielona słoma (też ze strączkowych), zmielone siano i inne i pasze, zmielona nać rzepakowa i rzepikowa, zmielone torebki rzepakowe i rzepikowe, zmielone kłącze kukurydziane bez ziarna,
ex 652 karmne mączki mięsne, krwiste i rybne, odpadki pozostałe przy wyrobie tłuszczów zwierzęcych (skwarki) pozbawione tłuszczu.

FRANCJA. W/g rozporządzenia francuskiego Min. Rolnictwa z dn. 28. 4. 35 r. podwyższono kontyngent na wwóz jaj na I półrocze 35 r.

Nr. tar.		Kontyngent	z tego suszonych
z 34B	białko lub albumina	5000 q	20%
z 34C	żółtko, niecukrzone dla spożycia i	5000 q	25%
	żółtko cukrzone	1000 q	—
z 34D	całe jaja płynne w kawałkach lub proszku	2000 q	8%

W „Journal Officiel" z dn. 1. 5. 35 została ogłoszona zmiana stawek celnych na wwóz jaj:

Nr. tar.			tar. gen.	tar. min.
34	jaja drobiu, ptactwa i dzikiego ptactwa			
	A) W skorupach, świeże lub w jakikolwiek dopuszcz. sposób zakonserwowane	100 kg	160	80
	A) białko lub albumina:			
	1) płynne, w kawałkach lub proszku, niezdatne do spożycia na koszt importerów każone w przepisowy sposób	100 kg	bez cła	bez cła
	2) a) inne: w kawałkach lub proszku	100 kg	800	400
	2) b) inne:	100 kg	160	80
	C) żółtko niecukrzone:			
	1) płynne w kawałku lub proszku nie nadające się do użytku i w przepisowy sposób skażone	100 kg	bez cła	bez cła
	2) a) inne w kawałku lub proszku	100 kg	350	175
	2) b) inne:	100 kg	180	80
	cukrzone w kawałkach lub proszku	100 kg		
	cukrzone inne	100 kg	160	80
	D) całe jaja (żółtko i białko) niecukrzone		(patrz uwagę)	
	w kawałku lub proszku	100 kg	500	250
	inne	100 kg	160	80
	cukrzone w kawałku lub proszku	100 kg	500	250
			(patrz uwagę)	
	inne	100 kg	160	80
			(patrz uwagę)	

Uwaga: prócz tego za każde 100 kg płaci się prócz cła, wewnętrzny podatek, a mianowicie opłatę stemplową obliczaną na zasadzie 7 kg cukru przy wyrobach, za które opłaca się cło od wagi brutto i opłatę obliczaną na zasadzie 8 kg cukru przy wyrobach, za które pobiera się cło od wagi netto.

Jak wyżej wskazano, w „Journal Officiel", Nr. 102 z dnia 1 maja 1935 r., str. 4718 i 4719 zostały dekretem z dnia 28 kwietnia 1935 r. zmienione stawki celne na jaja. Wynoszą one obecnie dla jaj w skorupkach świeżych lub konserwowanych wg. taryfy generalnej 160 fr. (poprzednio 72 fr.), wg. taryfy minimalnej (obowiązującej dla jaj pochodzenia polskiego) 80 fr. (poprzednio 24 fr.) od 100 kg. Jednocześnie opłaty licencyjne zostały obniżone z 150 fr. na 95 fr. od 100 kg. Ta zmiana, dająca prawie czterokrotne zwiększenie opłat celnych, odbije się niekorzystnie na eksporcie jaj polskich do Francji, który w pierwszym kwartale br. ustał prawie zupełnie, a obecnie będzie miał tembardziej utrudnione warunki konkurencji z jajami pochodzącemi z kolonij.

HOLANDJA. Z ważnością od 1. 5. 35 r. na okres roczny został skontyngentowany wwóz koni do Holandji. Kontyngent obejmuje trzyletnie i starsze klacze o wysokości 1 m 45 cm w kłębie, które conajmniej raz pokrywane były, jak również klacze, nie mające 3 lat i niepokrywane jeszcze.

Kontyngent - 100% lat bazowych 1931, 1932 i 1933.

Skontyngentowanie ma na celu organiczenie wwozu z Polski i Litwy.

Od 1. 5. 35 przedłuża się skontyngentowanie następujących towarów:

1) Przędza z konopi nienitkowana	40%	wagi	1 rok
2) chlorek wapna	60%	„	1 rok
chlorek łupu bielony	50%	.. (netto)	1 rok
płynny chlorek	60%		1 rok
3) Kasza	100%	„	4 mies.
4) Żarówki	50%	„	5 mies.
5) Obuwie skórzane	35%	ilości par	1 rok
obuwie nie ze skóry lub z gumy	35%	ilości par	1 rok
kalosze	100%	ilości par	1 rok
6) Śledzie solone i moczone	40%	wagi netto	6 mies.
ryby i solą posypane śledzie (przywóz i dowóz)	40%	wagi netto	6 mies.

Za wyjątkiem śledzi wszystkie nowe kontyngenty opierają się na niezmienionych latach bazowych. Dla śledzi obowiązuje 6-miesięczny okres czasu od 1. 4. do 31. 10. lat 1932, 1933, 1934.

NIEMCY. W dn. 2. 5. 35 ogłoszone zostało zarządzenie z 30. 4. 35 w sprawie przywozu towarów francuskich, które przewiduje, że towary z Francji i jej protektoratów, mandatów i kolonij mogą być przywożone, albo na podstawie pozwoleń dewizowych Urzędów Nadzoru, pozwoleń Urzędów dewizowych bądź poświadczenia banku lub urzędów w zakresie interesów rozrachunkowych, bądź surowcowo - kredytowych. Bez dokumentów tych odprawa celna nie będzie dokonywana.

NORWEGJA. Wg. wiadomości nadeszłych z Norwegji z dn. 1. 7. 35. r. ma być zniesione kontyngentowanie wwozu zboża. Zamiast tego mają być wprowadzone wyższe cła na zboże.

RUMUNJA. Dyrekcja Handlu Zagr. przy rumuńskiem Min. Przemysłu i Handlu ustanowiła wprowadzenie opłaty od pozwoleń udzielanych w ramach kwot kontyngentowych w wysok. 200 lei, o ile wartość importu nie przekracza 100.000 lei, a przy większym imporcie 2% równowartości przywozu.

Min. Przem. i Handlu wydało zarządzenie, w myśl którego wszystkie towary, sprowadzane przez kupców i przemysłowców na zasadzie pozwoleń przywozowych, wydanych im jako dostawcom państwowym poza ustawowemi kwotami przywozowemi, mają być w przyszłości odliczane od kontyngentów przysługujących danemu importerowi nawet w wypadku, gdyby dostawa nie została dokonana. Pozatem przewidziane jest stworzenie przy Dyrekcji Handlu Zagr. specjalnej instytucji, kontrolującej publiczne dostawy.

Z dn. 15. 3. 35 wszelkie przywiezione towary muszą być zaopatrzone w rachunki uwierzytelnione przez Izby Handlowe lub związki zawodowe krajów eksportujących. Powyższe zarządzenie ma na celu przeciwdziałanie spekulacjom dewizowym. Jeśli ceny, podane w rachunkach — zdaniem powołanego do życia wydziału badania cen — nie będą odpowiadać rzeczywistości, wówczas będą one urzędowo określane.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska pracująca z kolonjami w Afryce Zachodniej i Centralnej poszukuje dostawców różnych artykułów. P/12607/3R/Ż.

Firma agenturowa w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni różnych branż, głównie zaś szkła, porcelany i konfekcji. P/12492/21/Ż.

Firma w Meksyku interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi firmami mogącemi dostarczyć jej papieru gazetowego i pakowego. P/11204/46/Ż.

Firma w Londynie interesuje się importem papieru. P/12128/21/Ż.

Firma węgierska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami chemikalij (organicznych). P/12238/47/Ż.

Firma grecka poszukuje papieru szmerglowego różnego rodzaju w Polsce. P/12234/61/Ż.

Firma w Marsylji poszukuje tanich artykułów branży kosmetycznej i perfumeryjnej dla odbiorców w Afryce centralnej. P/12322/3R/Ż.

Firma angielska interesuje się importem z Polski do Zachodniej Afryki, Brytyjskiej Gujany, Zachodnich i innych kolonij angielskich meltonów, obić meblowych, tkanin wigonjowych, lnianych, chustek, ręczników, serwetek, obrusów i wszelkiej bielizny stołowej i pościelowej. P/10283/3B/M.

Firma norweska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami pakuł do czyszczenia maszyn. P/12271/46/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.

W pracach P. R. K. nastąpiła dłuższa przerwa.

Praca Komitetu Taryfowego koncentruje się obecnie wyłącznie w Komisji Rewizji Taryf, która zaopinjowała i uzgodniła przedstawione przez Ministerstwo Komunikacji projekty, dot. rewizji postanowień taryfowych ogólnych i szczegółowych, klasyfikacji towarów (nomenklatury) i wykazu opłat miejscowych (Część I B), tabeli opłat normalnych i postanowień reekspedycyjnych (Część II, zeszyt 1a), jak również przepisów dla ruchu towarowego w stacjach portowych Gdynia i Gdańsk.

Najważniejsza część taryf — taryfy specjalne (dawn. wyjątkowe) — znajduje się na warsztacie Ministerstwa Komunikacji i ma być niebawem przedłożona Komisji dla szczegółowego omówienia i zaopinjowania, poczem przejdzie na plenum Komitetu Taryfowego.

Żądania sfer gospodarczych zgodnie idą w kierunku obniżenia taryf o przeciętnie 30%. — Szczególnie energiczne są w tym kierunku postulaty rolnictwa oraz przemysłu rolnego. Żądania o obniżkę uzasadnione są ogólnym spadkiem cen i stabilizacją takowych. Dotąd jednak spotykają się one z stanowczym sprzeciwem Ministerstwa Komunikacji z umotywowaniem niemożliwością globalnej obniżki ze względów na równowagę budżetu kolejowego.

Nie wdając się w analizę tego stanowiska, które szeroko omawia się w licznych krytycznych artykułach prasy codziennej i fachowej, zaznaczyć wypada, że tak mało elastyczne ustosunkowanie się P. K. P. do ogólnej polityki deflacyjnej uniemożliwia prawie na wszystkich odcinkach życia gospodarczego należyte wyrównanie cen i zamknięcie nożyc, jak niemniej ciąży paraliżująco na zagadnieniu ożywienia wymiany dóbr i produkcji wewnątrz kraju. Nie znamy zresztą ostatecznego stanowiska i projektów w odniesieniu do taryf specjalnych Ministerstwa Komunikacji, gdyż nie zostało ono nam jeszcze ujawnione. Jedno jest pewne, że oczekiwać należy poważniejszego

rozdźwięku między Komisją Rewizji Taryf wzgl. Komitetem Taryfowym a M. K., gdyby Ministerstwo Komunikacji nie zechciało zrewidować swego dotychczasowego nieustępliwego stanowiska. O ile projekt taryf specjalnych zostanie nam przedłożony, nie omieszkam poinformować o tem naszych Sz. Czytelników.

Na odcinkach reszty Komisyj: Dróg Kołowych i Motoryzacji, Dróg Wodnych oraz Koordynacji panuje zupełna cisza, gdyż Komisje te od dłuższego czasu nie zbierały się. Jedynie Komitet Eksploatacyjny przepracował i uzgodnił projekt nowego szematu umów i opłat bocznicowych, przyczem życzenia sfer gospodarczych znalazły należyte zrozumienie ze strony M. K.

Wyrazić należy ubolewanie, że projekty Ministerstwa Komunikacji dotyczące zamierzeń w dziedzinie rozbudowy i ulepszeń dróg kołowych i wodnych nie zostały dotąd zakomunikowane odnośnemu Komitetowi, niewątpliwie bowiem zapoznanie się Ministerstwa Komunikacji z życzeniami członków Rady z terenu i vice versa połączone byłoby z pożytkiem dla obu stron. Taksamo opracowany przez Dep. VII program drogowy nie został dotąd zakomunikowany Komitetowi Publicznych Dróg Kołowych pomimo wyrażonej przez Komitet prośby w tym kierunku.

Inż. A. Dziedziul, członek P. R. K.

TARYFA TOWAROWA POLSKO-BELGIJSKA.

Dyrekcja Kolei Belgijskich wydała zarządzenie w sprawie podniesienia stawek bezpośrednich taryfy kolejowej polsko - belgijskiej w zakresie ruchu towarowego. Zmiana nastąpiła w związku z ustaleniem nowego parytetu franka belgijskiego z dn. 31 marca rb. mianowicie stawki taryfy polsko - belgijskiej z dnia 1 sierpnia 1934 r. zostają podwyższone przez zastosowanie do nich mnożnika w wysokości 1.33.

Podwyżka stawek uzyskała natychmiastową moc obowiązującą.

TARYFY ZWIĄZKOWE CZECHOSŁOWACKO - POLSKIE DLA WYWOZU AUSTRJACKIGO KLEJU KOSTNEGO I SKÓRZANEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Związkowa taryfa czechosłowacko - polska w dodatkowej pozycji 26 przyznaje dalsze zniżki dla eksportowego austrjackiego kleju kostnego i skórzanego. Ulga ważna jest przy wysyłce od czechosłowackiej granicznej z Austrją stacji przejściowej Devinska Nova Ves do Gdańska i Gdyni. Dla ładunków 10-tonowych wyznaczona jest stawka Kč 19,05 i dla ładunków 15-tonowych stawka Kč 17,74. Te frachty wyjątkowe dają eksporterowi austrjackiemu poważne ulgi i nowe możliwości eksportowe.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

WZROST KONSUMCJI RYB W CZECHOSŁOWACJI.

Konsumcja ryb w Czechosłowacji wykazuje w ostatnich czasach poważny wzrost. Dzięki zakrojonej na szeroką skalę akcji propagandowej, oraz przy pomocy odpowiedniej reklamy uskutecznionej przez otwarcie szeregu bufetów oraz restauracyj, podających wyłącznie potrawy z ryb, została konsumcja ryb, ograniczająca się do niedawna jedynie do wielkich miast, spopularyzowaną tak, iż obecnie jest ona rozpowszechnioną wśród najszerszych warstw ludności. Objaw ten jest tem charakterystyczniejszy, że w państwach posiadających rybołówstwo morskie i słodkowodne, daje się obecnie zauważyć spadek konsumcji rybnej, podczas, gdy ryba pod każdą postacią staje się w Czechosłowacji pokarmem ogólnie przyjętym. W ostatnich czasach rozpowszechniła się również w znacznym stopniu konsumcja ryb morskich, stwarzając przez to znaczną konkurencję dla krajowych ryb słodkowodnych.

Wzrost konsumcji ryb odbił się jednak niekorzystnie na sytuacji fabryk przetworów rybnych (konserw), gdyż np. tanie świeże śledzie, znajdują większy zbyt, niż śledzie konserwowane.

Ryby przychodzą do Czechosłowacji w wagonach - chłodniach, mniejsze zaś ilości w specjalnych koszach, wykładanych matami. W koszach tych transportuje się ryby w ten sposób, że między jedną, a drugą warstwą ryb kładzie się matę z warstwą lodu. Sposób ten jest wymagany przez importerów czechosłowackich, podraża jednak znacznie towar.

Do głównych dostawców ryb dla Czechosłowacji należy zaliczyć porty norweskie, skąd specjalnie sprowadza się śledzie w kadziach. Śledzie te przychodzą do Czechosłowacji w stanie surowym i magazynuje się je dla celów produkcji przetwórczej (marynowanie, wędzenie itd.) Wielkie wędzarnie czechosłowackie produkują śledzie wędzone w znacznych ilościach w swych własnych urządzeniach i jakkolwiek mają zapewniony zbyt w kraju, to jednak w ostatnich czasach daje się zauważyć wzrastająca konkurencja zagranicznych przetworów rybnych, zwłaszcza portugalskich i norweskich, ostatnio zaś także niemieckich.

Przyczyn, dla których ceny przetworów rybnych w Czechosłowacji osiągają znaczną wysokość, należy szukać między innemi w wysokich cłach oraz pobieraniu podatku obrotowego. Cło za 100 kg śledzi wynosi Kc. 21.— podatek obrotowy 7.5%. Celem ochrony produkcji krajowej ustalono dla zagranicznych śledzi wędzonych cło w wysokości Kc. 42.—, dla szprotów wędzonych Kc 180.—.

Import ryb morskich do Czechosłowacji wynosił w roku 1934 — 10.191 ton (1933 — 12.600 ton). Prócz tego importowała Czechosłowacja 418 ton świeżych karpi. Import konserw rybich wynosił 2.000 ton.

W roku bieżącym wykazuje import ryb oraz przetworów rybnych silną tendencję wzrostu, stwarzającą również duże możliwości dla eksportu polskich ryb morskich oraz przetworów z nich do Czechosłowacji.

KRONIKA.

— **CENY NA RYNKU ŚLEDZIOWYM W GDYNI BEZ ZMIANY.** Na rynku wędzonej i świeżej ryby sezonowy zastój. Świeże dorsze i flądry z bornholmskich połowów nie cieszą się dużym popytem, na co wpływa również uporczywe trzymanie się przez rybaków czyszczenia ryb z tych połowów z głów i wnętrzności bez zastosowania lodu. W tych dniach jeden z kutrów — „Hel 117" wyjechał na połowy bornholmskie nie zabierając ze sobą lodu. Całkowity połów jego w ilości 750 kg fląder i 250 kg dorszy jednakże nie znalazł nabywców, gdyż przybył na rynek w stanie nieświeżym.

Należy stwierdzić, że pogląd jakoby o tej porze roku samo czyszczenie z głów i wnętrzności było skutecznym środkiem konserwacji — jest tylko przesądem i to bardzo szkodliwym, gdyż ten sam zabieg z zastosowaniem lodu jest jedynym środkiem dostarczenia ryby na rynek z dalekich połowów w stanie dobrym.

— **ZEZWOLENIA NA PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NIEMIEC BEZ KLAUZULI PORTU.** Dzięki staraniom Związku Przetwórców ryb morskich w Poznaniu Ministerstwo Przemysłu i Handlu donosi (pismo z dnia 9 maja br. HZ. XII. 3/280), że wyjątkowo w czasie od 1-go lipca do dnia 15 października, będą wydawane zezwolenia na przywóz śledzi świeżych z Niemiec bez klauzuli ważności tylko przez porty. Tem samem przywóz tych śledzi będzie się kierował przez granicę lądową (dotychczas szedł przez Gdynię).

— **SKŁADY TRANZYTOWE DLA BAZY POLSKIEJ FLOTY ŚLEDZIOWEJ W HOLANDJI.** Wobec wielkiej odległości Gdyni od miejsc połowów śledzi na Morzu Północnem baza operacyjna dla statków łowiących znajdowała się w porcie holenderskim (Scheveningen), skąd zaopatrywano się w niezbędne materjały pochodzenia holenderskiego.

Obecnie zanotować możemy poważny krok naprzód w tej sprawie, uzyskany przez istniejące polskie Tow. Połowów Śledzi „Mewa", któremu udało się uzyskać zezwolenie na otwarcie własnego składu tranzytowego w Holandji. Tak więc polskie lugry śledziowe „Mewy" będą mogły zaopatrywać się w Holandji w materjały polskiego pochodzenia (ropa, węgiel, smary, oleje, żywność itp.)

Pierwsza partja statków „Mewy" wyjechała już na połowy wiosenne z postoju zimowego w porcie gdyńskim. I tak w dniu 4 maja wyruszyły trzy statki, w dniu 24 maja jeden statek, a 25 maja trzy statki. Na każdym ze statków znajduje się po pięciu rybaków polskich. Pozostałe osiem lugrów wyjedzie z Gdyni w ciągu miesiąca czerwca.

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO.

W r. ub. Państwowy Instytut Eksportowy wydał publikację trójjęzyczną pt. „Polish Export Goods — La Marchandise Polonaise — Polnische Exportware", będące zbiorem ogłoszeń poważnych polskich firm eksportowych, wyposażonym w odpowiednie skorowidze, zestawienia etc. Wydawnictwo to, nieobliczone na zysk, pomyślane było jako zbiorowa akcja reklamowa eksporterów; zostało ono staraniem Instytutu rozesłane do wszystkich krajów świata i wyłożone do użytku publicznego w urzędach zagranicznych Rzplitej, w Izbach Przemysłowo-Handlowych, organizacjach zawodowych, klubach, czytelniach, hotelach itp., słowem wszędzie tam, gdzie mogło trafić do rąk importera obcego. Sposób repartycji „Polish Export Goods" zagranicą opracowany był bardzo szczegółowo, obejmując również te kraje, które dotąd nie weszły w orbitę działalności naszych eksporterów. Praktyka okazała, że wydawnictwo takie jest dobrą metodą reklamy, wywołało ono b. liczne zapytania kupców zagranicznych, stało się automatycznie paljatywem spisu eksporterów polskich. Nakład jest zupełnie wyczerpany.

Opierając się na tych dobrych rezultatach i stosując się do wyrażanych z różnych stron życzeń, Państwowy Instytut Eksportowy podejmuje analogiczne wydawnictwo w r.b. Do udziału w niem Instytut zaprasza jedynie te polskie firmy eksportowe, o których może dać interesantom obcym dodatnie informacje.

W r. b. wydawnictwo „Polish Export Goods" opracowane będzie tylko w języku angielskim. Nakład powyżej 10.000 egzemplarzy. Rozesłane będzie do odpowiednich instytucyj głównie w Anglji i jej kolonjach, w U. S. A. i ich posiadłościach, Irlandji, Kanadzie, Unji Południowo - Afrykańskiej, Australji, N. Zelandji, Indjach, Egipcie, Pa-

lestynie, Chinach, Japonji, Persji, Szwecji, Danji, Norwegji, Holandji, Finlandji; do innych krajów rozesłane będą mniejsze ilości egzemplarzy. Szczególna uwaga będzie zwrócona na te kraje, w których nie posiadamy dotąd placówek handlowych, zwłaszcza na kraje zamorskie. Ograniczenie się do języka angielskiego wywołane jest okolicznością, że reklama ma rację bytu przedewszystkiem w krajach wolnohandlowych, a kraje te stosują angielski jako język handlowy.

Wygląd zewnętrzny. „Polish Export Goods" drukowane będzie na dobrym papierze ilustracyjnym. Ozdobna okładka, artystycznie wykonana. Układ graficzny całości i poszczególnych ogłoszeń opracowany będzie przez fachowego grafika.

Na stronę zewnętrzną wydawnictwa położony będzie duży nacisk, tak, aby nie ustępowało ono najlepszym wzorom obcym.

Układ wydawnictwa. Ogłoszenia poszczególnych firm zgrupowane będą w działach towarowych. Działy te będą oddzielone od siebie kartkami kolorowemi z tekstem, dającym krótkie ogólne informacje o danym dziale produkcji, statystykę etc. Wydawnictwo pozbawione będzie cech „propagandowych" w potocznem tego słowa rozumieniu, nadany mu będzie natomiast charakter rzeczowy i informacyjny.

Na początku wydawnictwa umieszczony będzie alfabetyczny spis wszystkich towarów, wymienionych w poszczególnych ogłoszeniach; przy każdym towarze wskazane będą firmy, pracujące owym towarem, oraz strona, na której są ich ogłoszenia.

Pozatem sporządzony będzie spis działów.

Układ ogłoszenia. Ogłoszenie winno zawierać m. in. następujące dane:

1-o Nazwa firmy, adres, adres telegraficzny, używane code'y.

2-o Wyliczenie towarów produkowanych wzgl. eksportowanych przez firmę.

3-o Miejscowości zagranicą, w których firma posiada swych reprezentantów, ewentualnie ich adresy.

4-o Dane wskazujące na rozmiar i powagę przedsiębiorstwa (kapitał zakładowy, rozmiar produkcji, ilość robotników etc.)

Naogół należy mieć na uwadze, że wydawnictwo przeznaczone jest dla fachowych handlowców zagranicznych, a nie dla szerokiej publiczności; temsamem ogłoszenie stanowić winno wyczerpującą, ale bardzo rzeczową informację, o danem przedsiębiorstwie polskiem i jego zdolności eksportowej, oraz o oferowanym przez nie towarze.

Zaproszone przez Instytut firmy mogą nadesłać ogłoszenie zredagowane przez siebie (w tym wypadku Instytut zastrzega sobie zaproponowanie zmian) lub też tylko omówić treść ogłoszenia, powierzając jego redakcję ostateczną Instytutowi.

Wszystkie te materjały nadsyłać można w języku polskim; o ile w treści ogłoszenia wchodzą mało używane wyrazy specjalne, pożądane jest wskazać ich brzmienie angielskie. Firmy, posiadające dobrych korespondentów angielskich, proszone są o nadsyłanie tekstów angielskich. Tłumaczenie tekstów polskich na język angielski zostanie dokonane przez Instytut z najwyższą starannością, korekty będą wykonane przez odpowiednich fachowców w Londynie. Korekty ogłoszeń będą przesłane firmom do zaakceptowania.

Układ graficzny ogłoszeń Instytut w zasadzie zastrzega sobie, tem niemniej odnośne życzenia firm są pożądane. Na każdej kartce wydawnictwa będzie zaznaczone, że figurujące w niem firmy są znane Instytutowi i że Instytut udziela gratisowo referencyj o nich.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów – Dates of sailings			
	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
s/s	wtorek	sobota	środa	sobota
Śląsk	28. 5.	1. 6.	5. 6.	8. 6.
Capella	4. 6.	8. 6.	12. 6.	15. 6.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborg — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandrahm — z Gdyni 31. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Ryga
s/s	poniedziałki	środy
Hector	3. 6.	5. 6.
Egeria	11. 6.	13. 6.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 6. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fabandia — z Gdyni 28. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 3. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 29. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 29. 5. s/s Iwan — z Gdyni 12. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Norderney	28. 5.	1. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 8. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 27. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 31. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 28. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	31. 5.	2. 6.
Jupiter	3. 6.	5. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Bussard	4. 6.	6. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	28. 5.	31. 5.	5. 6.
Hel	4. 6.	7. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 6. 6. — z Gdańska 8. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 3. 6. s/s Perseus — z Gdyni 10. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 4. 6. — z Gdyni 6. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

s/s Lwów — z Gdańska 4. 6. — z Gdyni 6. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 31. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 8. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Las Palmas — z Gdyni 3. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Las Palmas — z Gdyni 3. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Bodil — z Gdyni 4. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 28. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 3. 6. m/s Erland — z Gdyni 14. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 14. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 4. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Keelung — z Gdyni 15. 6.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład Reinhold.

s/s SKJÖLD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyład. i ład. Reinhold.

s/s SABAUDIA lin. z portów italskich dla wyładowania, Rummel & Burton.

ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s IWAN lin. z zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s TAURUS po mąkę ryżową i drzewo. PAM.
s/s CARSTEN RUSS po drzewo, PAM.
ż/m TWEE GEBROEDERS, z towarem. Bergenske.
s/s IMANTA po węgiel, Bergenske.
s/s FANTOFT po węgiel, Polrob.
s/s OERNEFJELL po węgiel, Polrob.
s/s STEN STURE ze złomem, Rummel & Burton.
s/s ELSE H. STINNES XV po węgiel, PAM.
s/s HOLLAND po węgiel, PAM.

30 maja:

s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pas. i towarami, L. Gdynia—Ameryka.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich bez ładunku dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s SIGRID ze złomem, PAM.
s/s SUSA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

31 maja:

s/s MASILIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. Bergenske.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobn. PAM. Żegluga Polska.
s/s HAS CARL lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s WANDRAHM lin. z Wiborga, Kotki, Helsinek dla wyład. i ład. Lenczat.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.

1 czerwca:

s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s CLAN STUART z Rangoon z surow. ryżem, PAM.
s/s DALÄLFVEN po szyny kolejowe, PAM.
s/s ZEESTER z ładunkiem, Bergenske.
ż/m ELLY ze złomem Rummel & Burton.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s WILNO z Rouen ze złomem, PAM.
s/s HILDA ze złomem, Rummel & Burton.

2 czerwca:

m/s VASALAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ładowania, Pol.-Lewant.
m/s AMERICA lin. z portów Gulfu Meksykańskiego dla wyładowania bawełny i towarów, Bergenske.
s/s KARLA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami, PAM.
s/s AURA lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami dla wyład. Bergenske.
m/s INNAREN lin. z połudn. i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. dodatk. z Rotterdamu z bananami i drob., PAM, Żegluga Polska.

3 czerwca:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LAS PALMAS lin. z Hiszp. Portugalji i Marokka dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s WARSZAWA lin. z Havre po emigrantów, Polbrit.
s/s HECTOR lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s LECH lin. (lub 5-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 5-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s EGON lin. z zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ORION po drzewo, Reinhold.
s/s HEROS po węgiel, PAM.

4 czerwca:

s/s ATLANTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład., ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegl. Polska.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu, Reinhold.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s BODIL lin. zach. śródziemnomorska dla ładowania, PAM.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska dla wyładowania, Bergenske.
s/s BOTHAL po węgiel, Bergenske.

5 czerwca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s TCZEW ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

6 czerwca:

s/s RINDA lin. z Rangoon, Calcutty i Colombo dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

7 czerwca:

s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth,
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s ELLEN po węgiel, Bergenske.

8 czerwca:

s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka i Wiborga. Lenczat.
s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 czerwca 1935 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Znaczenie ruchu przyjezdnych dla Gdyni i Wybrzeża

Jest ogólnie wiadomem, jak wielkie znaczenie gospodarcze posiada ruch przyjezdnych. Wiemy, że niektóre państwa z sum, które wpływają jako opłata za usługi świadczone przyjezdnym, równoważą swoje bilanse płatnicze, zaś te, które ten ruch zaniedbały — tracą.

Ruch przyjezdnych ożywia wszystko, nietylko hotele, restauracje i lokale rozrywkowe, lecz i komunikację, handel we wszystkich jego objawach, rzemiosło i t. d.

W związku z powyższem spotykamy w krajach, które tę sytuację zrozumiały, we wszystkich miejscowościach, które mają chociażby cokolwiek do pokazania, specjalne organizacje społeczne, różnie nazywane: Verkehrs Verband, Syndicat d'initiative itd., co odpowiada naszym Związkom Propagandy turystycznej, a które stale pracują nad dostosowaniem samej miejscowości do ruchu przyjezdnych i do ściągnięcia możliwie większej ilości przyjezdnych.

W Polsce posiadamy dwa ośrodki, posiadające bardzo duże walory turystyczne. Są niemi nasze miejscowości górskie i nasze wybrzeże morskie z Gdynią.

Gdynia posiada atrakcję przedewszystkiem jako miasto, powstałe z niczego, w ciągu kilku lat, rozwijające się dzięki stworzeniu wielkiego portu.

Pozatem jej okolice, bliżej i dalej nad morzem położone, są piękne i są jedynemi w Polsce miejscowościami, gdzie może się szeroko rozwinąć życie letniskowe. Pozatem Gdynia jest miejscem wypadowem dla licznych wycieczek morskich, oraz bramą, przez którą przyjezdni mogą przybywać do Polski.

Jednem słowem Gdynia posiada wszystkie dane, aby stać się dużem centrum ruchu przyjezdnych, a to, ujmując rzeczy praktycznie, oznacza możliwość osiągnięcia rocznego przypływu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu miljonów złotych. Starostwo Morskie obliczało kilka lat temu, że ruch przyjezdnych daje około 8 milj. złotych rocznie. Jak twierdzą, Małopolska uzyskuje rocznie w związku z tym ruchem około 80 milj. złotych, przyczem — co jest ważnem — te sumy docierają do mas najszerszych, powiększając zarobki ludności.

W związku z tem, dążeniem naszem winno być rozwinąć ten ruch, przyjmując za jego ośrodek Gdynię.

Równocześnie jednak należy się starać, aby ten ruch został skierowany w ten sposób, aby z jego dobrodziejstw mogły skorzystać i inne miejscowości najbliższego jej zaplecza, t. j. Pomorza, które również posiada wiele godnych uwagi miejscowości.

Jeśli będziemy mówili o ruchu przyjezdnych, winniśmy zdać sobie sprawę z tego, że wysuwa on szereg różnych zagadnień, z których n. p. wymienię:

1) *Drogi i szlaki turystyczne.*

Jak już wyżej mówiłem, główną atrakcją jest i będzie niewątpliwie Gdynia i wybrzeże morskie, wiec tu sie będzie koncentrowała największa ilość przyjezdnych. W interesach zaplecza leży, aby istniała wygodna i dostępna komunikacja z Gdynią, gdyż wówczas zostanie ułatwionem zwiedzanie sąsiednich miejscowo-

ści. Jak dotąd, nawet najbliższe zaplecze Gdyni nie ma z nią szybkich i dogodnych połączeń komunikacyjnych. Ten temat zostanie opracowany oddzielnie.

2) *Dostosowanie naszych miejscowości do ruchu przyjezdnych.*

Zadaniem winno być stworzenie takich warunków, aby przyjezdny czuł się dobrze, innemi słowy, aby był dobrze obsłużony, zachęcony do następnego przyjazdu i do propagowania danej miejscowości. Żadna najbardziej kosztowna reklama nic nie pomoże, jeśli o danej miejscowości rozniesie się fama, że tam nie jest dobrze. Naodwrót, dobra obsługa klijenta daje zawsze jaknajlepsze wyniki. Z drugiej strony, jeśli dana miejscowość pragnie ciągnąć trwałe korzyści z ruchu przyjezdnych, winna ona dbać o estetykę, czystość i porządek, bo to zawsze pozostawia dobre wrażenie. Należy się przytem dostosować do potrzeb i życzeń różnych kategoryj przyjezdnych i tworzyć możliwie więcej interesujących objektów do zwiedzania i do wycieczek.

W chwili obecnej obserwujemy wielkie ilości wycieczek masowych, urządzanych przez różne organizacje — przyczem przeważa młodzież.

Chociaż ten ruch pod względem gospodarczym daje mało, jednak jest to ruch na dalszą metę, bardzo cenny, gdyż przygotowywuje zastępy już bardziej zamożnych przyjezdnych i stanowi jedną z najbardziej skutecznych form reklamy. Więc na obsługę tego ruchu masowego należy położyć specjalny nacisk.

Dalej mamy normalny ruch turystyczny i letniskowy z kraju, który daje więcej, lecz ma i większe potrzeby.

Mamy pozatem turystykę zagraniczną, stale się rozwijającą — najbardziej korzystną dla kraju lecz i najbardziej wymagającą.

Do tego dochodzi ruch przyjezdnych w interesach, którzy przybywają do Gdyni coraz częściej, lecz ponieważ Gdynia nie posiada warunków dla zamieszkania przeciętnego Europejczyka, korzyści z tego ruchu osiągają miejscowości, leżące poza granicami Polski.

Musimy zdać sobie sprawę z tego, że Gdynia przeżywa obecnie okres przejściowy, jest w okresie intensywnej rozbudowy, jest jak gdyby warsztatem, a zatem atrakcyjność jej nie może być wielką. Niewybrukowane w centrum miasta ulice, rozkopane miejsca, kurz w wietrzne dni, zaśmiecone place — niewykończone rzeczy, jak n. p. promenada nad morzem — nie robią Gdynię ponętną dla przebywania.

Przypuszczać jednak należy, że stopniowo drogą systematycznej pracy i myśli czynników miarodajnych usunięcie tych braków i nadanie Gdyni chociażby prowizorycznie estetycznego wyglądu, nie wymagałoby nadmiernych kosztów i usiłowań. Zależy wszak na tem, aby przyjezdny mógł przedłużyć swój pobyt.

Wielką przeszkodą dla rozwoju ruchu przyjezdnych jest brak w Gdyni hotelu, odpowiadającego współczesnym wymogom podróżnych.

Z punktu widzenia organizacyjnego wydaje się koniecznem, aby istniejąca w Gdyni od 1930 r. instytucja — Gdyński Związek Propagandy Turystyki — do której wchodzą i przedstawiciele Izby, rozszerzyła swą działalność na całe wybrzeże.

Związek ma opracowane plany akcji, skierowanej ku ściągnięciu przyjezdnych. Usiłowania winne być skoncentrowane w jednem miejscu, a instytucja dająca inicjatywę i prowadząca racjonalną propagandę Gdyni, winna mieć odpowiednie poparcie finansowe i moralne ze strony wszystkich tych czynników, którym zależy na rozwoju Gdyni i Wybrzeża.

Juljan Rummel.

Charter i inne rodzaje umowy o przewóz morski w oświetleniu prawnem

Charter (Chartervertrag) oznacza umowę o przewóz ładunku na statku morskim, w której przeznacza się dla przewozu ładunku pewną przestrzeń statku, bądź całą, bądź częściową. W polskim języku morskim przyjęły się terminy czarter i umowa o zaczarterowanie statku. Przeciwstawieniem tego rodzaju umowy o przewóz jest umowa o przewóz drobnicy (Stückgutfrachtvertrag). Specyficzną odmianą czarteru jest t. zw. time-charter, t. j. umowa, polegająca na wynajęciu dla przewozu ładunku całej przestrzeni statku na pewien okres czasu, kalendarzowo określony, przyczem kierownictwo statku pozostaje całkowicie w rękach armatora względnie jego zastępcy kapitana statku. Przewoźne (fracht) opłaca się przy takiej umowie, zależnie od postanowień umowy, albo za perjodyczne okresy, np. tygodnie, miesiące, albo za cały umówiony czas korzystania z pomieszczeń statku.

Kontrahentami umowy o zaczarterowanie statku są wysyłający ładunek, czyli ten, kto „czarteruje" statek (charterer, Befrachter) i armator czyli przewoźnik (carrier, Verfrachter). W związku z umową o zaczarterowanie statku, lecz nie jako kontrahent tej umowy, wykonuje swoje czynności załadowca (shipper, Ablader). W zakres jego czynności wchodzi dostawienie ładunku na statek. Może on nawiązywać samoistny stosunek prawny z przewoźnikiem,

zwłaszcza, gdy działa jako spedytor, albo też działać wyraźnie jako zastępca wysyłającego. Zasadniczo poza umową o przewóz stoi także odbiorca ładunku (receiver, Empfänger), odbierający ładunek w porcie przeznaczenia. Legitymacja jego do odbioru ładunku wynika albo z czarterpartji (charter party), tj. dokumentu, stwierdzającego umowy o przewóz, albo z konosamentu, tj. dowodu załadowania ładunku na statek, wystawionego przez armatora (przewoźnika) lub jego zastępcę kapitana statku lub też specjalnie przez armatora (przewoźnika) upoważnioną osobę, w szczególności maklera albo ajenta okrętowego.

Umowa o przewóz morski, nie da się całkowicie podciągnąć pod jedną z typowych umów, normowanych w prawie cywilnem. Według dominującej opinji w literaturze prawniczej posiada ona przeważające cechy umowy o dzieło (Werkvertrag), polegającej na tem, przewoźnik obowiązuje się wobec wysyłającego do przewiezienia ładunku do portu przeznaczenia czyli zrealizowania ściśle określonego przedsięwzięcia transportowego. Tak też charakteryzuje ją doktryna francuska. „Armateurs s'engage à accomplir pour le compte d'autrui ube tâche determinée. La nature du contrat est une entreprise de transport" (Por. Georges Ripert, Droit maritime, 1929, tom II, str. 305).

Kontrahenci umowy o zaczarterowanie statku sporządzają zwykle umowę na piśmie w postaci czarterpartji (charter party). Dokument ten zawiera szczegółowe postanowienia, dotyczące przewozu ładunku. Ważność tych postanowień ocenia się zasadniczo według prawa, obowiązującego w miejscu jej wystawienia, jednakże dostarczenie ładunku do rąk odbiorcy w porcie przeznaczenia ocenia się zwyczajowo według prawa, obowiązującego w tymże porcie. Jak w każdej umowie, tak i w czarterpartji mogą strony postanowić, jakiemu prawu ma umowa podlegać. Odnośne postanowienie brzmi np.: „any question arising under this charter to be settled according to English law" albo „contrat, — wherewer made, to be construed by English law". Zaznacza się, że czarterpartje spisywane są zwyczajowo w języku angielskim, tj. w tym języku, który w międzynarodowej żegludze morskiej przeważnie ma zastosowanie.

Przewoźnik, który przyjął ładunek na statek, odpowiada za jego integralność stosownie do postanowień umownych. W razie uszkodzenia ładunku w drodze, przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności przez udowodnienie (ekskulpację), że zastosował względem ładunku staranność dobrego przewoźnika. Jest to zwykła staranność, którą przewoźnik powinien stosować w normalnych warunkach przewozu, zgodnie ze swemi obowiązkami, wynikającemi z jego zawodu. Może on także zastrzec sobie zgóry w czarterpartji lub konosamencie uwolnienie się od odpowiedzialności za integralność ładunku, mianowicie za pomocą specjalnych klauzul (exception clauses). Jednakże według dominującej opinji w judykaturze i literaturze klauzule takie nie mogą go uwolnić od odpowiedzialności za złą wolę, własną lub kapitana statku. Klauzula, zwalniająca go z odpowiedzialności za złą wolę, sprzeciwia się bowiem dobrym obyczajom (l'ordre public) i jest jako taka nieważna. Wynika to z ogólnej zasady prawa cywilnego, że zobowiązania, sprzeczne z porządkiem publicznym i dobremi obyczajami, nie mają skuteczności prawnej. Zasadę tę przyjął także polski kodeks zobowiązań w art. 56. Praktyka przewozowa na morzu, w oparciu o angielskie zwyczaje, wprowadziła wielką ilość klauzul, odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika za ładunek. Dadzą się one podzielić na kilka kategoryj, mianowicie:

1) klauzule, ograniczające czas trwania odpowiedzialności przewoźnika, np. „to be delivered from the ship's deck, where the ship's responsibility shall cease";

2) klauzule, ograniczające zakres rzeczowy odpowiedzialności przewoźnika, np. „not liable for perils of the sea and rivers" albo „not responsible for rain, rust, decay, corruption, coal dust, insufficient packing";

3) klauzule, ograniczające sumę odszkodowania np. „the owners will in no case be liable for any amount above. . . Ł.:

4) klauzule, regulujące ciężar udowodnienia szkody, np. „contents unknown", „quantity, measures, weight unknown". Klauzule takie mają to znaczenie, że jeżeli odbiorca kwestjonuje zawartość, miarę lub wagę wydanego ładunku w porcie przeznaczenia, powinien on udowodnić, co względnie ile ładunku załadowano w porcie załadowania statku;

5) klauzule, ustalające ściśle okres, w którym dopuszczalna jest reklamacja szkody w ładunku np. „within 24 hours after discharging the wessel". Klauzulę taką spotyka się w czarterpartjach przedsiębiorstwa „Żegluga Polska, Sp. Akc."

Umowa o zaczarterowanie statku wygasa z mocy samego prawa bez obowiązku odszkodowania, jeżeli statek przed rozpoczęciem podróży ulega rozbiciu lub takiemu uszkodzeniu, że jest niezdatny do naprawy, zostanie zagrabiony lub podczas wojny skonfiskowany lub też, jeżeli przed rozpoczęciem podróży nastąpi utrata ładunku wskutek wydarzenia przypadkowego, jak np. wskutek burzy lub konfiskaty podczas wojny (par. 628 kod. handl. niem. z 1897 r.) Umowa natomiast nie wygasa, lecz strony mają prawo do odstąpienia od umowy bez jakiegokolwiek odszkodowania i bez zapłaty przewoźnego, jeżeli przed rozpoczęciem podróży statek obłożono embargiem lub zajęto tymczasowo statek na rzecz państwa własnego lub obcego, albo port załadowania lub przeznaczenia uległ blokadzie albo też jeżeli wy-

dano zakaz importu ładunku tego rodzaju, co ładunek przewożony, do portu przeznaczenia lub zakaz eksportu z portu załadowania (par. 629 kod. handl. niem.) W przypadku utraty statku po rozpoczęciu podróży wskutek wydarzenia przypadkowego umowa, coprawda wygasa, jednakże należy się przewoźnikowi od wyratowanego ładunku t. zw. fracht stosunkowy (fret de distance) za część odbytej podróży (par. 630, 631 kod. handl. niem.). W razie zaś utraty ładunku wskutek przypadkowego wydarzenia po rozpoczęciu podróży, umowa wygasa z mocy samego prawa bez obowiązku odszkodowania i płacenia frachtu (par. 633, 618 kod. handl. niem.)

Z chwilą przyjęcia ładunku w porcie przeznaczenia odbiorca obowiązany jest do uiszczenia frachtu (przewoźnego) oraz zwrotu wszelkich wydatków, poniesionych przez przewoźnika na rzecz ładunku (§ 614 kod. handl. niem.) Z tytułu tych należności służy przewoźnikowi z mocy ustawy prawo zastawu na ładunku (§ 623, 777 kod. handl. niem.) Jeżeli odbiorca popadnie w stan zwłoki w odbiorze ładunku, wówczas kapitan ma prawo zdeponować ładunek w publicznym domu składowym na koszt odbiorcy lub wysyłającego. Prawo to służy kapitanowi także, jeżeli odbiorca wyraźnie odmówi przyjęcia ładunku (§ 601 kod. handl. niem.) Za te dni, o które wskutek winy odbiorcy opóźni się wydanie ładunku i przedłuży się postój statku w porcie, należy się przewoźnikowi postojowe, niezależnie od ewentualnego dalszego odszkodowania (§ 602, 604 kod. handl. niem.)

Wszelkie pretensje z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku korzystają z przywileju (uprzywilejowanego prawa zastawu) na majątku morskim. (fortune de mer) armatora, tj. na statku wraz z przynależnościami i przewoźnem, należnem za przewóz ładunków w danej podróży, a ulegają przedawnieniu w przeciągu roku, licząc od końca tego roku, w którym wydanie ładunku ze statku nastąpiło lub miało nastąpić (§ 901, 754 p. 7, 903 kod. handl. niem.)

Niewątpliwie leży w interesie sprawności międzynarodowego handlu morskiego, aby normy dotyczące przewozu morskiego były jednolite we wszystkich krajach morskich. W kierunku unifikacji tych norm idą już od dłuższego czasu wysiłki poważnych instytucyj międzynarodowych, w szczególności Comité Maritime International (Bruksela) oraz International Law Association (Londyn). Uwieńczeniem tych wysiłków jest międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu zasad konosamentu z dnia 25. VIII. 1924 r., podpisana w Brukseli. Konwencja ta opiera się na t. zw. Regułach Haskich z 1921 r. i normuje niektóre kwestje z dziedziny przewozu morskiego, w szczególności odpowiedzialność przewoźnika za ładunek. Niebawem nastąpi ratyfikacja tej konwencji przez Państwo Polskie.

Normy prawne, odnoszące się do umowy o zaczarterowanie statku, mają z nielicznemi wyjątkami zastosowanie także do umowy o przewóz drobnicy. Przy wysyłaniu drobnicy na statku strony nie wystawiają czarterpartji, lecz ograniczają się do wystawienia konosamentu, a przy małych wysyłkach drobnicowych do wystawienia zwykłego pokwitowania, t. zw. paral receipt.

Charakter umowy o przewóz morski może posiadać umowa o holowanie statku (Schleppvertrag, contrat de remorquage, towage). Jeżeli bowiem statek, załadowany towarem, — może to być załadowana zwykła barka — holowany jest jako przedmiot przewozu i pozbawiony jest własnego kierownictwa nautycznego, a kierownictwo akcji holowniczej wykonuje statek holujący, wtedy zachodzą istotne cechy umowy przewozowej i armator statku holującego występuje w stosunku do ładunku na statku holowanym jako przewoźnik.

Na końcu omówienia umowy o przewóz morski pragnąłbym podkreślić, że normy dotyczące przewozu morskiego powinny w Gdyni i Gdańsku być te same. Leży to niewątpliwie w interesie kolaboracji obu portów, przez które przechodzi 72% handlu zagranicznego Państwa Polskiego.

Dr Władysław Sowiński.

Gdynia jako rynek handlu skórami

Z chwilą gdy stworzenie arbitrażu dla bawełny weszło już w stadjum końcowe realizacji, następną dziedziną, którą powinny się zająć sfery gospodarcze przy ewentualnem poparciu rządu czy też kapitałów prywatnych — jest pośrednictwo, import i handel skórami surowemi. Artykuł ten zarówno pod względem tonażu jak i wartości zajmuje dosyć poważną pozycję w ogólnym obrocie towarowym Gdyni i wykazuje stały wzrost, co najlepiej zilustruje kilka cyfr.

Przywieziono skór surowych do Polski (w tonnach).

Rok	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	3.515	—
1930	3.897	104
1931	4.187	249
1932	3.201	8.641
1933	1.608	16.638
1934	748	30.782

Do niedawna jeszcze cały nasz import skór surowych szedł przez obce porty Hamburg, Rotterdam i Antwerpję nieznaczne zaś ilości przez Gdańsk. Dziś mamy już własny, niezależny port gdyński, posiadający bardzo

dogodne warunki wyładowania, magazynowania i manipulowania tym towarem, to też w bardzo niedługim czasie możemy odegrać bardzo poważną rolę, jako port nietylko polski ale i tranzytowy dla tego artykułu. Z tabelki, podanej wyż. widzimy wyraźnie, że do r. 1929 włącznie Gdynia nie brała żadnego udziału w przywozie skór, w roku 1930 i 1931 przechodzą przez nasz port pierwsze, drobne, jakgdyby próbne transporty. Nasi importerzy dobrze ocenili tą drogę i wszystkie dalsze transporty zaczęto kierować na Gdynię. — Już w roku 1932 osiągnęliśmy odrazu poważną pozycję 8 i pół tysiąca tonn, która przez dwa następne lata każdorazowo się podwajała i w ostatnim, 1934 roku, doszła do rekordowej dotychczas cyfry, 30.782 tonn. Tabelka powyższa wykazuje również przesunięcie się ładunków skór z Gdańska do Gdyni, podczas gdy w r. 1930 udział procentowy Gdyni w stosunku do Gdańska wyrażał się jak 0,5 do 99,5 — to już po czterech latach stosunek ten zmienił się zasadniczo i za rok 1934 wynosi 97,7 do 2,3 na korzyść Gdyni. W ten sposób, w bardzo krótkim czasie, import skór surowych do Polski skoncentrowany został prawie całkowicie w Gdyni. — Obce porty, o których wspomnieliśmy wyżej, dla których Gdynia jest portem konkurencyjnym niechętnie patrzą na odebranie im pośrednictwa w imporcie skór, a przez to samo i zysków, jakie im to dawało, to też drogą refakcji i obniżania stawek starają się ładunki tego artykułu przyciągnąć do siebie. Najprostszą drogą dla importerów jest nawiązywanie bezpośrednich kontaktów z producentami skór surowych i importowanie z pominięciem kosztownego pośrednictwa obcych portów w Europie. Wiele jednak jeszcze zostaje do zrobienia dla dalszego rozwoju i przyszłości w tej dziedzinie naszego handlu zamorskiego i naszej gospodarki. Przedewszystkiem stwierdzić należy z całą świadomością, że obecnie istnieje u nas pewnego rodzaju walka wielkiego przemysłu skór z małemi garbarniami. Jak wiadomo import skór surowych do Polski jest reglamentowany i przywóz ich odbywa się na podstawie pozwoleń przywozowych, wydawanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w ramach perjodycznie ustalanych kontyngentów, przyczem niewspółmiernie dużą ilość tych pozwoleń otrzymuje wielki przemysł, pozostałą zaś resztę dzieli się między mniejsze garbarnie oraz firmy handlowe. Dzięki tej polityce, utrudniony jest byt i rozwój tej gałęzi handlu, gdyż firmy handlowe, nie mając pozwoleń przywozowych, nie mogą zaspokoić wymagań mniejszych garbarzy, którzy pragną korzystać z ich pośrednictwa. Gdy firmy handlowe, osiadłe w Gdyni będą otrzymywały większe kontyngenty to przy pomocy kapitałów prywatnych i inicjatywy wytworzy się większa ilość placówek handlowych, pracujących w tej branży oraz korzysta konkurencja między niemi, co da możność przyjeżdżającym do Gdyni kupcom zakupu różnych gatunków skór przy dużym wyborze. — Tą drogą możemy w szybkim czasie dojść do stworzenia w Gdyni składów konsygnacyjny w wolnej strefie, aukcji dla skór i wreszcie do arbitrażu dla skór. Wówczas też w Gdyni może się wytworzyć poważny ośrodek, dla dalszego skierowywania partji skór zarówno do poszczególnych garbarń i kupców w Polsce, jak i do krajów, które korzystają z tranzytu przez Gdynię, (Czechosłowacja, Węgry), — czy wreszcie dla reeksportu tego surowca do krajów, leżących w najbliższej sferze wpływów portu gdyńskiego czyli państw skandynawskich i bałtyckich (n. p. Finlandja). —

Dostawcą skór surowych do Polski i innych państw europejskich są wszystkie niemal kraje Ameryki Południowej, głównie zaś Argentyna, Brazylja, Urugwaj, Kolumbja i Kuba, które to kraje są ojczyzną zwierząt stepowych, dających niezwykle twardą i grubą skórę, nadającą się do wyrobu pasów transmisyjnych, podeszew i t. d. — Pozostaje tu jeszcze do omówienia ostatni etap podróży skór w transporcie morskim, to znaczy czynności, związane z odsalaniem i wyważaniem importowanych do Polski skór mokro-solonych. Eksporterzy zamorscy, w celu odpowiedniej konserwacji skór podczas długiej podróży morskiej do miejsca przeznaczenia, obsypują je solą i ładują (przeważnie w wiązkach) na statek, przyczem ilość soli waha się od 10 do 15% ogólnej wagi skór mokro-solonych. Po przybyciu do portu przeznaczenia, towar luźny lub w wiązkach, zostaje zwolniony z soli przez wytrząśnięcie jej z każdej skóry oddzielnie, poczem ustalona zostaje waga netto towaru, przy uwzględnieniu pewnego ustalonego procentowo opustu („Franchise"). Jeszcze do niedawna władze celne utrudniały odsalanie, wyważanie i sortowanie skór w Gdyni, dzięki czemu czynności te musiały być dokonywane w innych portach przeładunkowych Europy, co wpływało na omijanie bezpośredniej komunikacji morskiej do Gdyni oraz większy odpływ dewiz zagranicę. Obecnie utrudnienia te są już nieaktualne gdyż władze celne udzieliły swego zezwolenia na wyżej wymienione czynności w naszym porcie. Wpłynie to niewątpliwie bardzo dodatnio na dalszy rozwój importu tego towaru do portu gdyńskiego. —

J. M.

GDYNIA JAKO BASE PORT DLA TRANSPORTÓW NA DALEKI WSCHÓD.

Linja „Gdynia - Daleki Wschód“ Far East Line), której generalnym agentem na Polskę i północno-wschodnią Europę jest Polska Agencja Morska w Gdyni, zawiadamia, że konferencja wschodnio - azjatycka postanowiła uznać Gdynię z dniem 1 lipca br. za port zasadniczy (Base Port).

Fakt powyższy ma doniosłe znaczenie dla rozwoju portu handlowego w Gdyni. Przypomnieć należy, że linje żeglugowe utrzymujące połączenia żeglugowe między Europą i Dalekim Wschodem, ustalają identyczne stawki przewozowe dla transportów, kierowanych z każdego z najważniejszych portów europejskich (t. zw. base port) do portów azjatyckich; transporty z mniejszych portów europejskich uiszczać musiały stawkę dodatkową. Uznanie Gdyni za port zasadniczy oznacza więc zrównanie jej, pod względem frachtowym, z nieliczną grupą wielkich portów, jak Londyn, Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i t. d. Stwarza to znakomite udogodnienie w stosunkach handlowych z Dalekim Wschodem, a pozatem jest dalszym dowodem, iż Gdynia jest już obecnie przodującym portem na Bałtyku, stając w jednym rzędzie z największemi portami świata.

URUCHOMIENIE AMERYKAŃSKIEJ LINJI BAWEŁNIANEJ DO GDYNI.

Dotąd prócz regularnych transportów bawełny na statkach szwedzkich i norweskich linji Gulf — Gdynia (makler Bergenske) przybywały w różnych odstępach czasu statki niemieckie i amerykańskie, przywożące amerykańską bawełnę z portów południowych Stanów Zjednoczonych (makler Polska Agencja Morska). Obecnie towarzystwo żeglugowe Southern States Line, należące do Rippley Brothers uruchomiło regularną komunikację pomiędzy portami bawełnianemi Stanów a Gdynią, z odjazdami raz w miesiącu. Statki zawijają narazie najpierw do Bremy, potem do Gdyni i Hamburga, lecz w przyszłości prawdopodobnie pierwszym portem zawinięcia będzie Gdynia. Pierwszy statek tej linji — City of Omaha, jest oczekiwany w Gdyni 12 lipca. Przewiduje się przekształcenie w najbliższej przyszłości tej linji na dwutygodniową.

Powstanie linji jest wyrazem dążenia do popierania ze strony amerykańskich załadowców transportów bawełny pod amerykańską banderą. Maklerem i przedstawicielem tej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska.

BUDOWA STOCZNI WOJENNEJ W GDYNI.

Dotychczasowe próby stworzenia w Gdyni stoczni, opartej na kapitale prywatnym, nie dały wyników, kwestja zaś budowy okrętów w kraju nabrała ze względów politycznych i gospodarczych pierwszorzędnego znaczenia. Dowiadujemy się, że kierownictwo marynarki wojennej przystąpiło wobec tego we własnym zakresie do budowy stoczni.

Prace rozpoczęto w roku ubiegłym, przygotowując odpowiednie baseny i nadbrzeża. Obecnie roboty przy budowie stoczni są w toku i jest nadzieja, że w roku przyszłym uruchomiona będzie pierwsza pochylnia dla okrętów o wyporności do 1.500 ton. Tam też prawdopodobnie budowana będzie łódź podwodna z funduszu zbiórki im. Marszałka Piłsudskiego.

Plan stoczni przewiduje 4 do 5 pochylni różnych długości, doki: suchy i pływający, odpowiednią ilość dźwigów i żórawi bramowych, warsztaty i budynki, posiadające najbardziej nowoczesne urządzenia. Po zakończeniu programu prac będzie można budować w stoczni marynarki wojennej nawet większe jednostki dla marynarki wojennej i handlowej. Stocznia będzie wykonywała także zamówienia prywatne.

Dodać należy, iż warsztaty stoczni nie będą dublowały posiadanych już przez przemysł krajowy warsztatów i wytwórni, a służyć będą głównie samej stoczni, będącej montownią poszczególnych części składowych budowanej jednostki, wykonywanych w wytwórniach i warsztatach, rozsianych w różnych częściach kraju.

Nowa stocznia da zatrudnienie kilku tysiącom ludzi bezpośrednio, pośrednio zaś wszystkim gałęziom przemysłu.

OTWARCIE RUCHU NA NOWYM WIADUKCIE W PORCIE.

Dnia 5 czerwca br. otwarty został ruch pieszy i kołowy na wiadukcie Nr. 7 i na ul. Czechosłowackiej, prowadzącej od placyku przy wiadukcie Nr. 1 do Wolnej Strefy. Jest to nowe znaczne ułatwienie w ruchu w obrębie portu.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU KWIETNIU.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta przedstawiał się następująco:

Wydano zezwoleń na budowę 50, podczas gdy w marcu wydano zezwoleń 46, a w kwietniu roku 1934 — 13.

Rozpoczęto budynków 57, podczas gdy w marcu rozpoczęto budynków 44, a w kwietniu przed rokiem — 16.

Z pośród rozpoczętych stałych budynków rozpoczęto 40, prowizorycznych 17.

Z budynków stałych 38 nosi charakter mieszkalnych, 2 zaś przemysłowych.

Z budynków mieszkalnych rozpoczęto 13 drewnianych o kubaturze 4.103 m^3, koszt ma wynieść 58 tysięcy złotych, oraz 25 murowanych o kubaturze 67.964 m^3, koszt ma wynieść 2.281 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne w liczbie 17 mają być wszystkie drewniane, przeznaczone na mieszkania — kubatura wynieść ma 3.113 m^3, koszt budowy — 35 tysięcy złotych.

Budynki rozpoczęte dać mają 200 mieszkań o 587 izbach mieszkalnych i 202 izbach niemieszkalnych.

Ukończono budynków 9, podczas gdy w marcu ukończono 27, a w maju r. ub. 26. — Wszystkie ukończone budynki noszą charakter mieszkalnych, są murowane — kubatura ich wynosi 15.195 m^3, koszt budowy według kosztorysów wyraża się liczbą 442 tysiące złotych.

Budynki ukończone wzbogaciły Gdynię o 35 mieszkań, o 126 izbach mieszkalnych i 43 izbach niemieszkalnych.

ANKIETA W SPRAWIE KOSZTÓW UTRZYMANIA.

Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni przystąpił do opracowania statystyki kosztów utrzymania w Gdyni. Do czynników, składających się na wysokość kosztów utrzymania, obok artykułów spożywczych i ubrania, należy komorne za lokal.

Referat Statystyczny rozpisał ankiety do wszystkich lokatorów m. Gdyni, wzywające ich do złożenia następujących zeznań: adres i piętro, liczba izb, wielkość pokojów, wysokość komornego obecnie i w latach poprzednich, wysokość czynszu, pobieranego od sublokatorów w zależności od liczby pokojów, ogrzewania, światła, mebli, utrzymania itp.

Pan Komisarz Rządu w Gdyni, podpisując pismo w sprawie ankiety, zagwarantował jej poufność. — Dane ankiety posłużą Referatowi Statystycznemu wyłącznie dla celów praktyczno - naukowych.

NOWY KONSUL FRANCUSKI W GDYNI.

Z dniem 1 czerwca br. rozpoczął urzędowanie nowomianowany konsul francuski p. Xavier Gauthier.

Biura Konsulatu francuskiego, mieszczą się narazie w Hotelu „Polska Riviera", a później przeniesione będą na ulicę Sienkiewicza.

WIZY DO DANJI.

Wicekonsulat Duński donosi, iż za jego pośrednictwem jadący do Danji polscy obywatele z Gdyni i okręgów Wejherowa oraz Pucka mogą uzyskiwać wizy za opłatą jak następuje:

Wiza na jednorazowy wjazd do Danji z terminem ważności 3-miesięcznym — koron duńskich w złocie 11,—.

Wiza tranzytowa ważna na wjazd oraz przejazd — koron duńskich w złocie 3,—.

Wizę ważną na rok czasu, na nieograniczone wjazdy i wyjazdy, udziela się na skutek każdorazowego upoważnienia przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Odnośny wniosek należy doręczyć zawczasu i z dokładnem uzasadnieniem. Opłata tej wizy wynosi — koron duńskich w złocie 17,50.

Kurs przeliczeniowy w dniu dzisiejszym wynosi 1 korona duńska w złocie = zł 2,37.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

WALNY ZJAZD DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW RESTAURATORÓW, WŁAŚCICIELI HOTELI I KAWIARŃ NA POMORZU.

Dnia 23 maja 1935 r. odbył się w Kościerzynie XII. Walny Zjazd Delegatów Związku Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu.

Zjazd zagaił Prezes Związku Towarzystw Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu p. Radca Leon Penkalla, witając przedstawicieli władz: p. Starostę powiatu kościerskiego, miejscowego Burmistrza, Naczelnika Urzędu Skarbowego Akcyz i Monopoli Państw., Naczelnika Urzędu Skarbowego Podatków i Opłat Państw., przedstawicieli innych zawodów, oraz przedstawicieli pokrewnych zawodów z innych województw zarządzając trzyminutową ciszę, celem złożenia hołdu śp. I Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu.

Na Marszałka Zjazdu powołano kol. Tkaczyka z Kościerzyny, a na sekretarza kol. Morawskiego z Tczewa. Poczem nastąpiło

przemówienie powitalne przedstawicieli władz i gości.

W dłuższym referacie składał Prezes Związku p. radca Penkalla sprawozdanie z działalności Związku, omawiając całokształt położenia gospodarczego w zawodzie restauracyjnym. Po sprawozdaniach: sekret. Związku kol. Wojdaka oraz zastępcy skarbnika Związku i Komisji Rewizyjnej Zw., udzielono Zarządowi absolutorjum.

W miejsce ustępującego długoletniego skarbnika Związku p. Andrzeja Goślińskiego wybrano jednogłośnie kol. Marjana Koplińskiego z Torunia. Przyczem p. A. Goślińskiego mianowano w uznanie jego zasług honorowych członkiem Związku.

Wniosek Zarządu Główn. Związku o wyasygnowanie z kasy związkowej zł 200,— na budowę Muzeum Ziemi Pomorskiej imieniem Marszałka Józefa Piłsudskiego uchwalono jednogłośnie.

Następnie przewodniczący odczytał poniższą rezolucję Zjazdu, którą po przeprowadzeniu dyskusji przyjęto.

Zebrani na Walnym Zjeździe Delegatów Związku Tow. Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu w dniu 23-go maja 1935 r. w Kościerzynie — uchwalają jednogłośnie złożyć swe podziękowanie przedstawicielom Rządu, Sejmu i Urzędom, które życzliwie ustosunkowane są postulatom naszego Związku.

Zjazd Delegatów uchwala następującą rezolucję: Zarząd Związku Tow. Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu poczynić ma starania w poszczególnych Ministerstwach w następujących sprawach:

1) Podwyższenie prowizji od wódek monopolowych i wyrobów monopolu tytoniowego do 15%.
2) Zniesienie 1/10 ltr. spirytusu na cele spożywcze wódek monopolowych i gatunkowych.
3) Dalsze scalenie podatku obrot. od napoi bezalkoholowych.
4) Zniesienie dodatku komunalnego do patentów akcyz.
5) Zupełne zniesienie wydawania przez Władze Skarbowe jedno-dniowych koncesyj wszelkim korporacjom, towarzystwom, szkołom itp., a natomiast udzielanie takowych lokalom, które posiadają odpowiednie ubikacje i właścicielom, którym cofnięto koncesję, lub dotychczas jeszcze nie udzielono.
6) Zaniechanie wydawania koncesyj klubowych w miejscowościach, w których istnieje dostateczna ilość innych koncesyj.
7) Zakazanie urządzania zabaw tanecznych i innych imprez z wyszynkiem w szkołach, aulach i wszystkich budynkach użyteczności publicznej.
8) Podporządkowanie wszystkich prywatnych jadłodajń i hoteli pod te same zarządzenia sanitarno - budowlane i podatkowe, jakie obowiązują analogiczne przedsiębiorstwa restauracyjne z prawem wyszynku.
9) Ustalenie ryczałtu od obrotów kelnerów dla Ubezpieczalni Społecznej.
10) Zniesienie kar za niedostateczne posiadanie zapasów wódek monopolowych i innych drobnych przekroczeń, nie przynoszących szkody Skarbowi Państwa.
11) Zupełne zniesienie podatku hotelowego jako przeżytku hamującego rozwój turystyczny.
12) Popieranie turystyki przez kierowanie takowej do istniejących już zakładów restauracyjnych i hotelowych, oraz przyjście im z pomocą przez udzielanie długoterminowych pożyczek na rozbudowę i inwestycje swoich zakładów.

USTANOWIENIE P. JANUSZA CZARLIŃSKIEGO BIEGŁYM SĄDOWYM DO SPRAW PRZEMYSŁOWYCH NA OKRĘG SĄDU APELACYJNEGO W POZNANIU.

Dekretem Prezesa Sądu Apelac. w Poznaniu z dnia 8 kwietnia 1935 r. p. Janusz Czarliński, b. prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Grudziądzu, oraz b. nacz. dyrektor fabryk „Unia“ Sp. Akc., ustanowiony został (na zasadzie rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 24. 12. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 945) biegłym sądowym dla spraw przemysłowych, w szczególności urządzeń fabrycznych na okręg Sądu Apelacyjnego w Poznaniu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA WALUTOWA W GDAŃSKU.

Pierwsze dni bieżącego miesiąca przyniosły życiu gospodarczemu Gdańska nowe wstrząsy na tle walutowem. Na skutek rozmaitych niepokojących pogłosek o dalszych zamiarach dewaluacyjnych oraz o gwałtownem kurczeniu się pokrycia guldena w dniu 1. bm. po południu powstała panika i znaczna ilość osób, które w dniu tym otrzymały wynagrodzenia miesięczne, gwałtownie wyzbywać się

zaczęły guldena. Częściowo powstał ruch na sklepy, w których dokonywano zakupy, częściowo zaś poczęto zmieniać guldena na złote i inne waluty zagraniczne. Ponieważ banki były już zamknięte, następny zaś dzień przypadał na niedzielę, główny ruch zwrócił się w kierunku kantorów wymiany, które w krótkim czasie wyczerpały swe zapasy walut obcych. Gorączka wymiany guldena trwała również w ciągu poniedziałku, co spowodowało wydanie przez Senat Gdański zarządzenia, o t. zw. świętach bankowych. Wszystkie banki miały być aż do odwołania zamknięte.

Nie ulega wątpliwości, iż wiele pogłosek rozsiewanych w ciągu tych dni tylko dlatego miało tak fatalne następstwa, że zaufanie do waluty gdańskiej zostało poważnie zachwiane przez sam fakt dokonania przed miesiącem dewaluacji, a dalej całym szeregiem zarządzeń i publicznych wystąpień czynników miarodajnych, które mogły być w sposób niepokojący interpretowane.

Faktem jest, iż zamknięcie banków przyniosło wiele szkody tak obrotom handlowym miasta jak i ruchowi towarowemu w porcie.

Z powodu zamknięcia banków wstrzymana została częściowo robota w porcie, zaś kilka setek wagonów ze względu na niepokrycie kosztów przewozu i zaliczeń pozostało na osi.

W chwili, gdy piszemy te słowa, nie jest jeszcze wiadomem, jaki obrót przyjmie cała ta sprawa. Faktem jest jednak, że już powstały i dalej powstać mogą poważne trudności w regulacji przez Gdańsk należności w złotych za dostarczone przez dostawców polskich towary. Z drugiej strony spodziewać się można utrudnień w dysponowaniu przez dostawców polskich ich rachunkami guldenowemi czy to z powodu niemożności wymiany guldenów na złote, czy też wogóle z powodu utrudnień w podnoszeniu sum w guldenach z rachunków bankowych.

W zakresie kształtowania się cen towarów na rynku gdańskim, dalsze większe zmiany nie nastąpiły. Według obliczeń przybliżonych w ciągu miesiąca maja koszty ogólne utrzymania wzrosły mniej więcej o 20—25%. Tak nieznaczny stosunkowo do dewaluacji wzrost tłumaczyć należy tem, że cały szereg poważnych składowych pozycyj kosztów utrzymania jak komorne, światło, gaz, środki lokomocji miejskiej zwyżce nie uległy. W związku z tem w maju nie uległy zwyżce płace urzędnicze i robotnicze.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU.

Ruch tonażu morskiego w porcie gdańskim wypadł w maju znacznie lepiej aniżeli w poprzednich miesiącach rb., co szczególnie się uwydatniło w ruchu wejściowym, podczas gdy w wyjściowym poprawa jeszcze była nieznaczna. Zawinęło mianowicie do portu w maju rb. statków morskich 363 o ogólnej pojemności 247.857 t. r. n., wobec tonażu 208.237 t. r. n. na wejściu w kwietniu rb. i 251.608 t. r. n. w maju 1934 r. Na wyjściu był wprawdzie wzrost względem kwietnia rb. (maj 249.052 t. r. n., kwiecień 222.367 t. r. n.), ale jeszcze pozostawał spadek względem maja ub. r. (272.088 t. r. n.). Od początku roku do 31 maja spadek tonażu na wejściu jeszcze nie jest wyrównany: (1. I.— 1. VI. 1935 — 1.110.928 t. r. n., 1. I. — 1. VI. 1934 — 1.239.586 t. r. n.).

Powyższe liczby upoważniają do następujących wniosków: spadek ruchu okrętowego w porcie gdańskim w ostatnich miesiącach w granicach około 10%, tłumaczący się wyłącznie zmniejszeniem ruchu tonażu węglowego, wobec czego zamaskowana jest zwyżka ruchu innego tonażu, został przezwyciężony w maju rb., co wyraziło się narazie jednostronnie we wzroście ruchu okrętowego na wejściu do portu. Przyczynę tego ożywienia upatrywać można m. innemi z powodu dewaluacji guldena gdańskiego w zmniejszeniu kosztów własnych okrętów i ekspedycji w Gdańsku.

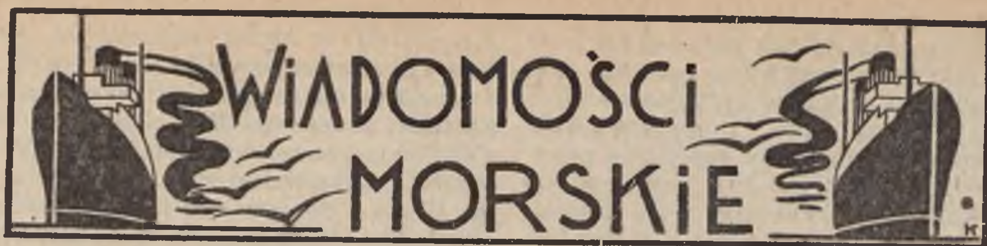
Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 164 z 115.318 t. r. n. ogólnej pojemności, próżnych 183 z 120.468 t. r. n. i przybyłych po bunker, prowianty lub jako do portu ukrycia: 16 z 12.071. Na wyjściu w tychże kategorjach było: 303 z 208.797 t. r. n., 38 z 28.235 t. r. n. i 16 z 12.020 t. r. n.

Pasażerów przyjechało morzem 22, w tem 13 z Londynu, na wyjściu pasażerów nie było. Statystyka portu gdańskiego nie obejmuje intensywnego ruchu pasażerów i turystów, korzystających z przystani w Sopotach. Przechodzą tędy znaczne ilości podróżnych z i do: Niemiec, Prus Wschodnich, oraz mniejsze do różnych portów Bałtyku.

Pod względem bandery pierwsze miejsce w ruchu majowym zajął tonaż niemiecki z 51.115 t., drugie szwedzki z 41.620 t. i trzecie duński z 40.854 ton. Dalsze cztery miejsca zajęły statki: angielskie z 21.278 t., polskie z 20.620 t., norweskie z 20.372 t., fińskie z 14.600 t. r. n.

Tonaż od 8 do 4.000 ton miały statki: greckie, francuskie, włoskie, holenderskie, łotewskie; tonaż estoński miał 2.630 t., gdański 2.586 ton, litewski 585 t.; wreszcie weszły 2 małe statki pod banderami panamską i austrjacką.

Na wyjściu obraz był mniejwięcej ten sam, tylko tonaż duński był o 15% i fiński o 22% mniejszy aniżeli na wejściu.



WZROST UDZIAŁU SOWIECKIEJ BANDERY W RUCHU PORTOWYM LENINGRADU.

W ostatnich dwóch latach ruch portowy Leningradu zwiększył się nieznacznie: z 2.314.764 ton na wejściu i wyjściu w r. 1933, na 2.329.838 t. w r. 1934. Natomiast ruch tonażu sowieckiego w tym porcie zwiększył się z 538.153 t. na 741.176 t., podczas gdy udział procentowy wszystkich innych bander w tym porcie się zmniejszył względem r. 1933, za jedynym wyjątkiem statków brytyjskich, których udział wzrósł z 130.525 t. na 178.390 t., co wobec nieznacznego udziału tej bandery w ruchu portu Leningrady nie ma znaczenia.

Frachtowanie angielskiego tonażu do eksportu drzewa przez Leningrad nie jest bez związku z wzrostem linjowej żeglugi pomiędzy Leningradem a Londynem, na który znowuż Sowtrorgflot wprowadza wyłącznie statki sowieckie. Odjazdy obecnie są dwa razy w tygodniu z zawijaniem w razie potrzeby do Hamburga lub Antwerpji. Statki tej linji widzieliśmy już parokrotnie w Gdyni.

SYTUACJA W HOLENDERSKIEJ ŻEGLUDZE I BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM.

Sytuacja w budownictwie okrętowem Holandji poprawiła się głównie dzięki zapowiedzianej budowie drugiego „Statendamu" i sowieckim zamówieniom dla stoczni, na odcinku żeglugowym jednakże sprawy przedstawiał się gorzej. Holandja nie tylko buduje dla Sowietów, ale i sprzedaje im liczne statki, nie będąc w stanie z zyskiem ich eksploatować. W holenderskich kołach istnieje przekonanie, że obecnie Holandja dużo traci jako kraj uprawiający żeglugę i że prawdopodobnie, z wyjątkiem dużych linjowców, holenderska bandera ostatecznie zniknie z bardzo wielu okrętów średniej i małej wielkości. Główną przyczyną są: wysokie koszta utrzymania i płace marynarzy w Holandji i tendencje sowieckie do usamodzielnienia się — w przewozach, które były głównem polem zatrudnienia trampów holenderskich.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORCIE TALLINA W R. 1934.

Ruch okrętowy w porcie stolicy Estonji — Tallina był w ubiegłym roku większy, aniżeli w którymkolwiek z pięciu lat poprzednich: zawinęło do portu 3.380 statków morskich o ogólnej pojemności 943.839 t. r. n., wobec 2.846 statków z 885.037 t. r. n. w roku 1933. Na żeglugę zagraniczną przypada 1283 statków z 809.271 t. r. n. Jest znamienne, że ruch zagraniczny wzrósł względem poprzedniego roku tylko o 1,6%, natomiast przybrzeżny o 51,8%. To samo zjawisko ożywienia przybrzeżnego ruchu notują w ostatnim roku również inne kraje bałtyckie.

Obrót towarowy z zagranicą wzrósł z 406.337 t. w r. 1933 do 529.552 t. w r. 1934, przyczem wzrost ten przypada niemal wyłącznie na wzrost wywozu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

STWIERDZANIE POCHODZENIA I PRZYCHODZENIA TOWARÓW.

W „Monitorze Polskim" z dnia 4-go czerwca ogłoszony został okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 28-go maja br. w sprawie stwierdzania pochodzenia i przychodzenia towarów przy odprawie celnej.

Dla towarów przywożonych z zagranicy— okólnik zawiera przepisy, dotyczące stwierdzania pochodzenia i przychodzenia towarów: 1) przy stosowaniu ceł konwencyjnych, 2) przy stosowaniu pozwoleń przywozu, 3) przy stosowaniu autonomicznych zniżek celnych, 4) przy stosowaniu stawek kolumny II taryfy celnej przywozowej.

Ponadto okólnik zawiera przepisy w sprawie wystawiania świadectw pochodzenia na towary wywożone zagranicę.

Wspomniany okólnik wszedł w życie z dn. 1-ym czerwca br.

AKCJA W KIERUNKU OGRANICZENIA PRZYWOZU MIĘSA DO WIELKIEJ BRYTANJI

Od dłuższego już czasu w sferach angielskich rozważany jest projekt uregulowania przywozu mięsa do Wielkiej Brytanji. Realizacja projektów istniejących w tym zakresie doprowadziła do utworzenia specjalnej Komisji Mięsnej, która ma zająć się uregulowaniem

i uzgodnieniem przywozów mięsa z poszczególnych krajów i stabilizacją cen na rynku angielskim. Prace te mają obejmować przejściowy okres czasu przed ostatecznem uregulowaniem rynku mięsnego w Anglji.

ZNAKOWANIE IMPORTOWANYCH TOWARÓW DO ANGLJI.

Wyznaczony na mocy Merchandise Mark Act Komitet dla badania znakowania importowanych towarów w Wielkiej Brytanji, wydał w dn. 9 bm. orzeczenie, na podstawie którego wszelka odzież damska z tkanin, a mianowicie: kostjumy damskie (włączając kostjumy kąpielowe), suknie, płaszcze, spódniczki, bluzki, swetry, narzuty winny być znakowane krajem pochodzenia w sprzedaży tak detalicznej, jak i hurt. Znak kraju winien być umieszczony na kawałku materjału wszytego wewnątrz artykułu handlu.

Rozporządzenie to wchodzi w życie 3 miesiące od daty jego ogłoszenia, lecz odzież importowana dotychczas i w czasie okresu prowizorycznego może być wystawiona do sprzedaży na rynku, o ile w przeciągu następnego roku będzie jakikolwiek znak pochodzenia dostatecznie przytwierdzony.

DOSTAWY KLEPEK DĘBOWYCH DO ANGLJI.

Rynek angielski wymaga klepek dębowych o następujących wymiarach:

1 cal grubości 3 cale × 9 cali
1 cal grubości 3 cale × 18 cali
1 cal grubości 3 cale × 6 cali

Do długości dodaje się zwykle cal, który nie wchodzi w rachubę przy określaniu ceny.

Klepki powinny zawierać 25—30%, 60—65% i 100% błyszczu.

DOSTAWY POLSKIE DO RODEZJI POŁUDNIOWEJ.

Import towarów polskich do Rodezji Południowej, który wynosił w r. 1933 — Ł 12.305, podniósł się w r. 1934 do Ł 17.028, czyli o Ł 4.723, tj. 27,7%.

Z przeprowadzonych badań wynika, że gdyby polskie sfery kupieckie i przemysłowe zwiększyły zainteresowanie tym rynkiem, dałoby się osiągnąć bez trudności znacznie lepsze rezultaty.

Przegląd artykułów sprowadzanych do Rodezji Południowej, usprawiedliwia to przekonanie, przyczem w następujących działach winnaby pójść dalsza nasza penetracja: sery, czekolada i cukierki, konserwy rybne i mięsne, bekon i szynki puszkowane, sól, cukier (import z za morza wynosił 13.913.048 lbs., wartości Ł 85.096), bielizna, kapelusze i czapki, galanterja, przędza, tekstylja bawełniane i wełniane, szale, wszelkie wyroby metalurgiczne, rury, blacha płaska i falista, naczynia emaljowane i żelazne, drut, rowery, wyroby szklane, farby, żywica, wosk; chemikalja, medykamenty, nawozy sztuczne, skóry wyprawne. drzewo, posadzki, dykty etc., papier; paciorki; budziki, zabawki, wszelkie wyroby galanteryjne, etc. P. I. E.

PRZYWÓZ KONI DO HOLANDJI.

Zarządzeniem Ministra Spraw Ekonomicznych został skontyngentowany import koni w wieku 3 lat i starszych o wysokości 145 cm i wyższych.

Okres skontyngentowania ustalono na 1. 3. 35 — 1. 3. 36. Lata bazowe — 1931/32/33. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Poniższe zestawienie wykazuje import do Holandji skontyngentowanych koni (poz. 3 statystyki holenderskiej) podczas ostatnich 4 lat:

	1931		1932		1933		1934	
	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.
Razem	853	449	654	253	1.120	389	6.633	1.028
Niemcy	216	153	165	73	136	93	77	24
Belgja	379	124	204	64	500	154	1.347	322
Anglja	232	143	202	90	221	109	223	93
Polska	—	—	26	2	240	29	2.486	292
Litwa	—	—	26	3	—	—	1.683	164
Danja	—	—	—	—	17	2	742	109

Nowe zarządzenie równa się zamknięciu granicy holenderskiej dla importu skontyngentowanych koni z Polski, przysługuje bowiem ustawowo 89 koni na okres 12 miesięcy. Ponieważ eksport koni rozwijał się w br. pomyślnie, nowe zarządzenie kontyngentowe oznacza dla polskiego eksportu bardzo poważną stratę.

REGLAMENTACJA PRZYWOZU W HISZPANJI.

System kontyngentów został wprowadzony w Hiszpanji dopiero z końcem roku 1931.

Pierwszy dekret, jaki ukazał się w sprawie reglamentacji importu w dniu 23 grudnia 1931 r., nie wprowadzał faktycznych ograniczeń, lecz upoważniał jedynie Ministra Rolnictwa, Przemysłu i Handlu do zastosowania kontyngentów w odniesieniu do stosunkowo małej grupy artykułów.

Praktyczne zastosowanie ograniczeń kontyngentowych nastąpiło dopiero w dniu 24 maja 1933 roku tj. z chwilą opublikowania dekretu, rozszerzającego pierwotne upoważnienie Ministra i jednocześnie wprowadzającego w życie kontyngenty kwartalne ustalone w drodze osobnych dekretów.

Od tej chwili lista artykułów skontyngentowanych stale rośnie i w obecnej chwili obejmuje czterdzieści cztery pozycje hiszpańskiej taryfy celnej.

Ograniczenia importowe w Hiszpanji opierają się na szeregu postanowień ustawodawczych w formie dekretów.

Dekret z dnia 21 listopada 1934 r., będący rozszerzeniem i modyfikacją poprzednich, zawiera ogólne postanowienia, co do ustanawiania, rozdzielania i wypełniania kontyngentów.

W myśl tego dekretu wszystkie zarządzenia kontyngentowe muszą mieć na względzie nietylko dobro gospodarki, ale i polityki handlowej kraju. Odnosi się to zarówno do postanowień przyszłych, jak i dotychczasowych, które w każdej chwili mogą być odpowiednio zmodyfikowane.

Zarządzenia kontyngentowe winny być robione na wniosek Departamentu Handlowego i Polityki Celnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu i każdorazowo przedkładane do zatwierdzenia Radzie Ministrów.

Ustalanie wysokości, klucza rozdziałów i daty wejścia w życie poszczególnych kontyngentów należy do kompetencji Międzyministerjalnej Komisji, która w razie potrzeby może zalecić Ministerstwu Stanu wszczęcie odpowiednich negocjacyj, zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych.

Przy ustalaniu kontyngentów dla krajów, z któremi bilans handlowy Hiszpanji jest wybitnie ujemny, za podstawę będzie służył clearing dewizowy. Zasada ta nie będzie dotyczyła krajów, z których import nie przekroczył pięciu procent całkowitego kontyngentu importowego ustanowionego w celach ochrony własnego przemysłu.

Okresy trwania kontyngentów uzależnia się od polityki handlowej oraz układu stosunków wewnątrz kraju, w każdym jednak razie, ze względu na odnośne prace Komisji Międzyministerjalnej Handlu Zagranicznego, nie mogą one być krótsze od jednego roku.

Po upływie tego czasokresu import będzie się odbywał, aż do czasu określenia wysokości nowego rocznego kontyngentu, w granicach rzeczywistego importu dokonanego w pierwszym trymestrze roku poprzedniego.

W niektórych wypadkach, za zgodą Ministra, Departament Handlu i Polityki Celnej będzie mógł zezwolić na dokonanie importu z krajów nie posiadających udziału w ogólnym kontyngencie. Wysokość jednak tego importu w żadnym wypadku nie będzie mogła przekroczyć dwóch procent kontyngentu globalnego ustalonego przez Międzyministerjalną Komisję dla Handlu Zagranicznego.

Rozdział ustanowionych kontyngentów pomiędzy kupców figurujących na liście importerów będzie uskuteczniany przez Departament Handlu na zasadzie podań.

Petenci, których podania będą załatwione przychylnie, otrzymają tak zwane „Pozwolenia przywozu" oraz imienne licencje kontyngentowe, określające wysokość udziału poszczególnych importerów w stosunku do całego kontyngentu w danym kwartale.

Dokumenty te będą stanowiły podstawę do dokonania wwozu i odprawy celnej.

Ważność licencji będzie mogła w niektórych wypadkach być przedłużona, skrócona, względnie w razie spekulacji lub agia zupełnie anulowana przez zarządzenie Ministra Handlu.

Z cyfry globalnej każdego kontyngentu Departament Handlu jest uprawniony do zarezerwowania sobie 20 procent w celu rozdziału bądź między tych importerów, których obroty na skutek wprowadzenia kontyngentów doznały znacznego zmniejszenia, bądź też między nowych importerów, którzy udowodnią potrzebę dokonania operacyj handlowych w dziale artykułów skontyngentowanych.

Ponadto rząd zarezerwował sobie dekretem z dnia 26 lutego 1935 r. możność zwiększania uprzednio ustalonych kontyngentów.

Postanowienia zawarte w tym dekrecie przewidują wprowadzenie tak zwanych „nadkontyngentów" pod pewnemi warunkami. Głównym jego celem jest:

1. Zapobieżenie ewentualnej zwyżce cen spowodowanej przez ograniczenie wwozu;
2. Usunięcie trudności, w jakich mógłby się znaleźć przemysł krajowy na skutek ograniczenia wwozu artykułu używanego do dalszej przeróbki;
3. Zapobieżenie nienormalnemu i niczem nieuzasadnionemu popytowi;
4. Zapewnienie równowagi potrzeb konsumenta;
5. Utrzymanie na poziomie dochodów skarbu państwa;
6. Zabezpieczenie równowagi bilansu płatniczego;
7. Niekrępowanie negocjacyj traktatowych.

Rozdział nadkontyngentów będzie się odbywał również za pomocą licencyj, przyczem wysokość ich w żadnym wypadku nie będzie mogła przekroczyć 2 procent globalnego kontyngentu uprzednio ustanowionego.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1935 R.

BELGJA. Dewaluacja franka belgijskiego spowodowała, że dotychczas. stawki celne obliczane od wagi towaru obniżyły się równolegle do spadku wartości waluty, stawki zaś obliczane od wartości nie uległy zmianie, gdyż faktury opiewają przeważnie na waluty obce, te zaś obecnie przeliczane są według nowego parytetu. By uniknąć wzrostu cen wobec stawek celnych dla niektórych towarów, wydane zostało rozporządzenie z 9 maja 1935 r. obowiązujące od dnia 10 bm., przewidujące przeliczanie faktur wystawionych w walutach obcych na towary opłacające cła od wartości według parytetu z przed dewaluacji franka belgijskiego, tj. z dnia 27 marca br. Pobrane w międzyczasie wyższe opłaty celne, nie zostaną jednak zwrócone.

Komunikat Centrali Dewiz z 28. 4. 35 przewiduje, że dewizy przydzielane będą na podstawie zgłoszeń wszystkim agentom, kantorom wymiany agencjom podróżnym itp. Instytucje uprawnione przez Centralę mogą sprzedawać dewizy bez ograniczeń w

ramach tranzakcyj gotówkowych i terminowych. Posiadane zapasy dewiz mogą być zużytkowane w obrocie wewnętrznym i zagranicznym. Wywóz banknotów, papierów wartościowych i kuponów jest dozwolony bez pozwolenia Centrali.

BRAZYLJA. W umowie handlowej, zawartej 2. II. 35 w Waszyngtonie między Brazylją a Stanami Zjednoczonemi, Brazylja przyznała cały szereg ulg celnych, które po ratyfikacji traktatu zostały zastosowane. Umowa została zawarta na zasadzie największego uprzywilejowania. Wobec tego, brazylijska taryfa celna z dnia 5. 6. 34 ulega między innemi, następującym zmianom:

Nr. tar.			tar. minim. dotychcz.	nowa w milrejs.
37	skóry przygotowane lub przykrojone niespecyfikowane, lub oczyszczone	1 kg w ust.	15.600	11.440
	specjalnie nielakierowane	„ „	20.800	15.600
98	mleko proszkowane z cukrem lub bez	„ „	4.160	2.600
240	warzywa, konserwy szparagowe	„ „	5.200	2.600
	inne konserwy z domieszką owoców w masie, poza pomidorami, lub inaczej przyrządzone	„ „	5.200	4.109
245	mąka owsiana	„ „	1.560	0.870
468	cerata z bawełny w szt.	„ „	10.400	6.930
	w szlaczk. lub pasm., cięte	„ „	12.480	8.320
474	Koszule męskie i damskie z bawełny, spodnie tkane prócz trykotaży i wyrobów dzianych od sztuki	„ „	10.400	7.800
851	meble z żelaza i stali nieklasyfikowane i pojedyncze sztuki	„ „	5.200	2.600

Pod pojęciem wagi ustawowej rozumieć należy wagę towaru łącznie z wewnętrznem opakowaniem, wyłączając paki z surowego drzewa, siano, słomę, wióry, wełnę drzewną wyłączając również wewnętrzne opakowanie z cynku lub temu podobne.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło od dnia 10. 5. 35 z 420 Kc. za 100 kg obniżone zostało na 210 Kc., ponieważ przeciętna cena wewnętrzna podniosła się z 2.100 na 2.305 Kc. za 100 kg. Dodatkowe cła zbożowe wskutek zwyżki ceny uległy obniżeniu; dla pszenicy wynoszą 14 Kc. (dotychczas 16), dla żyta i jęczmienia 27 Kc. (dotychczas 28), dla owsa 24 Kc. (dotychczas 25).

Przywóz etykiet potrzebnych do przesyłek wywożonych zagranicę jest dozwolony bez pozwolenia dewizowego, przyczem do wagi 2 kg brutto przywóz jest zwolniony od cła.

Z ważnością od 1. 5. br. został zeszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz tlenku siarki (gaz rajski) z poz. tar. ex 621.

FRANCJA. Według dekretu z dnia 5. V. br. podwyższone zostały stawki celne na wwóz prętów i listew z drzewa, pozłacanych, gładkich, malowanych, polerowanych, lakierowanych jednobarwnie, rzeźbionych lub ozdobionych ornamentacją wklęsłą czy też wypukłą, ozdobionych rysunkami naśladującemi żyłki drzewne i inne (ex tar. Nr. 594) z 364 fr. na 475 fr. w tar. minimalnej za 100 kg wagi netto oraz z 1.456 fr. w tar. generalnej.

Dekretem z dn. 5. V. 35 r. zostało wprowadzone z natychmiastową ważnością cło na fajki gliniane (Nr. 335 tar. celnej); w tar. generalnej wynosi 200 fr. od 100 kg; w minimalnej 50 fr.

GRECJA. Rozp. z dn. 16. IV. 35 został dodany do Nr. 50 tar. celnej nowy poddział „R", dotyczący prętów drewnianych. Stawka celna wynosi obecnie 40 drachm met. w tar. maksymalnej i 20 drachm met. w tar. minim. za każde 100 kg.

HISZPANJA. Rozp. z dn. 9. II. 35 zniesione zostało zarządzenie dotyczące clenia worków z konopi, juty, płótna obciągniętych papierem (poz. tar. cel. 1.208). Obecnie worki te podlegają ocleniu wg. Nr. tar. 1201, 1202.

HOLANDJA. Na skutek niepomyślnej sytuacji eksportowej holenderskiego przemysłu nabiałowego zostało wydane zarządzenie, ustalające, iż producenci margaryny muszą od dnia 6. V. br. dodawać conajmniej 25 proc. masła. Uprzednia minimalna norma domieszki masła wynosiła 15 proc.

Zarządzenie Min. Spraw Ekonomicznych przedłuża okres skontyngentowania wwozu papieru do Holandji na 8 miesięcy: 1. V. 35 — 1. I. 36.

W odniesieniu do grupy A i B, zmieniono okres bazowy z 1933 r. na 1933/34. W odniesieniu do tych 2 grup ustawowo przysługuje 90 proc. importu w okresie bazowym, z których 75 proc. przydziela się importerom, jako kontyngenty ustawowe, a 15 proc. jako kontyngenty nadzwyczajne, tj. nawet tym importerom, którzy w okresie bazowym papieru nie importowali. Kontyngenty są obliczane wagowo.

W grupie C rok bazowy (1933) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100 proc.) pozostawiono bez zmian.

W grupie D nastąpiła zmiana okresu bazowego z 1933 r. na 1933/34. Ustawowo przysługujące kontyngenty na papier asfaltowy do dachów i na tapety ustalono na 100 proc. przeciętnego importu w okresie bazowym, na inne artykuły tej grupy na 90 proc. tego importu. Ustawowo przysługujące kontyngenty obliczane są od wagi brutto.

Obuwie skórzane. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Obuwie gumowe. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Obuwie inne. Okres skontyngentowania 1. V. 35— 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Produkty chlorku. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1932/33. Ustawowo przysługuje 60 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczone ilościowo.

Żarówki do 16 volt. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje 50 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczone ilościowo.

Żarówki powyżej 16 volt — jak wyżej.

Sznury i przędza z konopi. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian 1931/32/33. Ustawowo przysługuje, jak poprzednio 40 procent przeciętnego importu wagowego w okresie bazowym.

Krupy i kasze. Okres skontyngentowania 1. V. — 35 — 1. IX. 35. Lata bazowe 1931/32. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu w okresie bazowym.

Śledzie świeże i solone. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. XI. 35. Okres bazowy 1. V. 1932/33/34 — 1. X. 1932/33/34. Ustawowo przysługuje 40 procent przeciętnego importu wagowego w okresie bazowym.

Rozporządzeniem królewskiem został skontyngentowany z ważnością od 1. V. rb. wwóz sworzni śrutowych na okres czteromiesięczny. Kontyngent wynosi 40 proc. wwozu za tenże okres 1933 r. Jest to kontyngent autonomiczny, nie dotyczący krajów, z któremi są zawarte umowy handlowe.

Dnia 29. III. br. zostało ogłoszone rozporządzenie, w myśl którego znosi się zarządzenie Nr. 5 z dnia 14. II. 35 dotyczące skontyngentowania wwozu bieli cynkowej. Rozporządzeniem z dn. 26. IV. 35 Nr. 38

odnawia się kontyngent wwozu bieli cynkowej i litoponu do 1. VI. 35. Wysokość kontyngentu nie została zmieniona.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 18. IV. br. weszła w życie nowa stawka celna na nast. wyroby:

a) ołówki, kredki, w drzewie lub bez, za wyjątkiem ołówków z ruchomą wstawką lub ołowiem,
b) części składowe dla powyżej opisanych ołówków i kredek,
c) obsadki w całości lub częściowo z drzewa, emaljowane, lakierowane.

O ile długość podlegającego ocleniu towaru wynosi 8 cali lub mniej — 4 sh. za gros lub 33⅓ proc. ad val. stosując stawkę wyższą; jeżeli towar podlegający ocleniu wynosi więcej aniżeli 8 cali — 8 sh. za gros lub 33⅓ proc. ad val., stosując stawkę wyższą. Rozporządzenie przewiduje na zasadzie specjalnych licencyj zwolnienie od opłaty celnej.

ŁOTWA. Komisja Walutowa zezwoliła na przywóz tkanin włókienniczych, przędzy wełnianej, jedwabiu surowego i części maszyn w drodze wymiany kompensacyjnej.

PORTUGALJA. W związku z kwestją opłat celnych od sardynek we Francji wydał rząd portugalski zarządzenie odwetowe, podwyższające wydatnie opłaty transportowe i portowe dla statków francuskich.

RUMUNJA. Według ostatnich zarządzeń pozwolenia przywozowe na II kwartał rb. mają być początkowo wydawane w wys. 50 proc. pozwoleń z I kwartału (60 proc. przywozu w stos. do I kwart. 1934, czyli w stosunku 30 proc. przywozu kwartalnego z roku 1934). Pozwolenia są wydawane na podstawie dowodów przedkładanych Izbom Handlowym. Po otrzymaniu pozwoleń przekazuje się je do biura transferowego Banku Narodowego, które wydaje pozwolenia dewizowe.

STANY ZJEDNOCZONE. Wyroby gliniane, glazurowane lub nieglazurowane winny być znakowane farbą cementową w kolorze odbijającym od tła.

Na papierze celofanowym (wood pulp board) należy na każdym arkuszu znakować pochodzenie.

SYRJA — LIBAN. W myśl rozporządzenia Nr. 75 R. R. z dn. 3. IV. br. zaszły — między innemi — następujące zmiany w taryfie celnej:

Nr. tar.		tar. maksym.	tar. norm.
196 bis	pończochy o długości stopy 17 cm i mniej ad val	50%	25%
286	elastyczne tkaniny bez względu na ich skład od 1 kg netto	220 f. Z. E.	110 f. Z. E.
287	artykuły konfekcyjne z tkaniny elastycznej bez względu na jej skład od 1 kg netto	260 f. Z. E.	130 f. Z. E.

SZWECJA. Rząd wniósł do parlamentu projekt zmiany taryfy celnej przewidującej zwolnienie od cła rakiet świetlnych, taśm żelaznych, pokrytych aluminjum, ocynkowanych taśm żelaznych grape — fruitów, oraz herbaty. Do cła na białe i jednokolorowe naczynia fajansowe do gospodarstwa domowego miałaby być doliczona dodatkowa opłata w wysokości 10 kor., a na naczynia dwu i wielokolorowe dopłata 9 kor. od 100 kg. Na żelazo manganowe z zawartością manganu powyżej 60% projektowane jest nałożenie cła 3,50 kor. za 100 kg, a na wyroby platerowane, platynowane i pozłacane — dopłaty do cła w wysokości 50 i 75 kor. za 100 kg. Pozatem szereg artykułów ma przejść do innych pozycyj tar. celnej.

Na podstawie §§ 1 i 2 rozporządzenia z dn. 18 maja 1934 r. o opłacie importowej na owies i kukurydzę oraz inne gatunki pasz rząd zdecydował, że pasze z odpadków zwierzęcych oraz mąka z lucerny podlegają opłacie w wysokości kor. 0,03 za kg wagi netto towaru. Rozporządzenie weszło w życie dnia 6. 4. 1935 r.

Z dniem 29. 4. 1935 r. wchodzą w życie następujące zmiany i uzupełnienia w taryfie celnej:

711	butelki	za 100 kg 6 kor. (poprzednio
107	liczniki elektryczne	— 15% ad val. jednak conajmniej 2½ kor. od sztuki
247	taśmy maszynowe (nie dotyczy małych pudełek do bezpośredniego użytku)	za 100 kg 450 kor. (poprzednio 200 kor.)

WĘGRY. Wydane zostały zarządzenia dotyczące przydziału dewiz na cele wyjazdów zagranicę. Kwoty te mają być ściśle uzależnione od wpływu płatności turystycznych z poszczególnych krajów do Węgier. Jednocześnie nastąpiła obniżka kwoty walut dopuszczonej do posiadania przy wyjeździe podróżnych zagranicą z równowartości 50 na 30 pengo oraz sum w pengach ze 150 na 80 pengo.

Począwszy od 1 lipca 1935 r. eksport nasion z Węgier będzie korzystał z dopłat kompensacyjnych: przy wywozie poza clearingiem do krajów: Anglji — 35%, Francji — 22%, Belgji — 20%, przy wywozie zaś w ramach umów clearingowych do Włoch 22%, Szwajcarji 22% i Niemiec 20%.

Przy wywozie poza clearingiem przyznawane będą dopłaty kompensacyjne od pełnej równowartości, przy wywozie zaś do Włoch od 70%, do Szwajcarji od 80%, wreszcie do Niemiec od 90% równowartości wywiezionych nasion.

WIELKA BRYTANJA. W dn. 1. 5. 35 r. ogłoszono z mocą obowiązującą od 2 maja rb. nową stawkę celną na bite indyki w wysokości 3 pensy od 1 lb.

WŁOCHY. W związku z rozszerzeniem działalności Instytutu Bawełnianego wydane zostały przepisy, które przewidują, że Instytut ten jest upoważniony do udzielania pozwoleń na przywóz bawełny i jej odpadków, wywóz zaś artykułów bawełnianych podlega kontroli i zależy od pozwolenia Instytutu. Dewizy z tego eksportu muszą być przekazywane Instytutowi. Tranzakcje kompensacyjne prywatne są również uzależnione od zgody Instytutu Bawełnianego.

Min. Skarbu wydało do rozporządzenia wwozowego z dn. 16. II. 35 kilka przepisów uzupełniających, w myśl których wwóz cynku i stopów cynkowych w sztabach, rurach, blachach i arkuszach (nr. tar. 386c i d) jest dozwolony w wysokości 25% zeszłorocznego wwozu.

Według zarządzenia z dn. 16. III. 35, opublikowanego w dn. 23. 4. 35 r. następujące banki: Banco di Napoli, Credito Italiano, Banco di Roma, Banca Nazionale del Lavoro, Instituto di S. Paouo, są upoważnione do dokonywania do 30. 6. 35 r. czynności dewizowych w zakresie eksportu towarowego w charakterze filji Banku Włoskiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem wosku pszczelnego białego i żółtego. R/13428/68/Gi.

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi wytwórcami szpagatów konopnych. P/13473/59/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firmy włoskie interesują się importem wełny do wypychania poduszek i materaców. P/13177/46/M.

KONIECZNOŚĆ STANDARYZACJI PRODUKCJI RYB WĘDZONYCH.

Przemysł rybny w Polsce, a w szczególności nadmorski przemysł wędzarniczy i konserw rybnych posiada bardzo duże widoki rozwoju i z czasem stanowić będzie niewątpliwie najważniejszą gałąź przemysłową na terenie północnego Pomorza. Powyższe okoliczności nakładają obowiązek poczynienia wszelkich starań, aby rozwój tego przemysłu przyśpieszyć i rozwiązać w ten sposób zagadnienie uprzemysłowienia wybrzeża oraz rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

Stale zwiększająca się produkcja oraz konsumpcja ryb wędzonych w Polsce, a w szczególności szprotów, które stanowią podstawowy produkt naszego przemysłu wędzarniczego, przybiera jednak na skutek szybkiego rozwoju tej gałęzi produkcji pewne cechy chaosu, mogącego przynieść niepożądane skutki tak dla dalszego rozwoju przemysłu wędzarniczego, jak i dla szerokich rzesz konsumentów.

Należałoby więc niezwłocznie, kiedy jeszcze znajdujemy się w początkowej fazie rozwoju tego przemysłu wprowadzić pewne normy standaryzacyjne, aby zapobiec jakościowej degeneracji produkcji w omawianej branży przemysłowej oraz zniechęceniu się szerokich rzesz konsumentów do artykułu, oddawanego obecnie do konsumcji nie zawsze w należytej formie.

Masowy zbyt szprotów wędzonych stwarza specjalne okoliczności, przemawiające za koniecznością standaryzacji tego artykułu. Szproty wędzone przybierają coraz więcej charakteru artykułu masowego spożycia szczególnie pośród ludności mniej zamożnej w okresie zimowym. Starania nasze powinny więc iść w kierunku uprzystępnienia spożycia tego artykułu, przez obniżenie jego ceny przy równoczesnem zapewnieniu mu należytej jakości, która na skutek masowej produkcji może łatwo ulec pogorszeniu.

Obniżenie ceny szprotów wędzonych oraz utrzymanie produkcji ich na odpowiednim poziomie jakościowym, da się przeprowadzić tylko za pomocą standaryzacji, która przyczyni się niewątpliwie w dużym stopniu do szerokiej popularności tego artykułu w Polsce, co spowodować może zwiększenie obecnej produkcji przemysłu wędzarniczego i powiększyć nasze rybołówstwo morskie.

Okoliczności te wyłoniły konieczność podjęcia przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni prac w ścisłem porozumieniu z zainteresowanemi sferami przemysłu rybnego nad wprowadzeniem standaryzacji w tej branży, standaryzacji, której sfery zainteresowane domagają się już od dłuższego czasu.

Jest ona tembardziej konieczna, iż właściwie samo życie wprowadziło już pewne zwyczajowe normy standaryzacyjne, przestrzegane prawie wszędzie przez poważne wytwórnie jak n. p. sposób pakowania, waga skrzynek, znakowanie skrzynek i t. p.

Dzika i nielojalna konkurencja w przemyśle wędzarniczym ze strony wędzarń pokątnych, nieodpowiednio urządzonych lub też niesumiennych, polega właśnie na nieprzestrzeganiu owych zwyczajowych norm standaryzacyjnych i na oszukiwaniu klijentów na wadze oraz jakości towaru.

Projektowana standaryzacja będzie więc miała na celu przeważnie tylko nadanie mocy powszechnie obowiązującej tym normom, które już samo życie wprowadziło.

W tych warunkach przeciwstawianie się standaryzacji „dla zasady" jest wysoce szkodliwe dla rozwoju naszego przemysłu rybnego oraz rybołówstwa morskiego.

Projektowana przez związki branżowe oraz samorząd gospodarczy standaryzacja, odnosić się będzie przedewszystkiem do wagi netto skrzynek zawierających szproty wędzone, do znakowania skrzynek, oraz do sposobu pakowania.

Ustalenie jednolitej wagi zawartości skrzynek pociągnie za sobą automatycznie standaryzację wymiarów skrzynek, co wpłynie na potanienie produkcji kompletów skrzynkowych. Przymus znakowania skrzynek umożliwi stwierdzenie, z jakich wędzarń pochodzi towar nieodpowiedni do konsumpcji i wówczas życie samo (kupiec detalista i konsument) wyeliminuje wędzarnie, niezdolne do produkcji odpowiedniego pod względem jakości towaru. Znakowanie towaru wpłynie również korzystnie na ograniczenie pośrednictwa w handlu szprotami wędzonemi. Ustalony sposób pakowania zapobiegnie niestarannemu układaniu i opakowaniu towaru w skrzynkach, co wpływa ujemnie na jakość towaru i jego trwałość. Przepisy standaryzacyjne wyeliminują również używanie surowca nieodpowiedniego, a więc zbyt młodych i małych rybek, które wprawdzie zwiększają wagę, ale nie przedstawiają należytej wartości jako artykuł spożywczy.

Jak z powyższego wynika, standaryzacja, utrzymana w racjonalnych i przez życie podyktowanych ramach, będzie miała tylko dobre skutki tak dla przemysłu i handlu rybnego jak i dla konsumentów. Spowoduje ona również niewątpliwie wzrost konsumpcji i produkcji ryb wędzonych, a o to przedewszystkiem chodzi.

J. Kunert.

POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Połowy bałtyckie w maju dały 177.850 kg ryb o wartości 81.318 zł. Z ilości tej przypada 24.820 kg na połowy dalsze pełnego Bałtyku (Bornholm, Głębia Gdańska) reszta zaś na połowy przybrzeżne.

W porównaniu z majem roku ubiegłego, połowy tegoroczne są większe ilościowo o 43.000 kg, wartościowo jednak spadły o 30 tysięcy zł., co wytłumaczyć można słabemi ilościowo połowami łososi (wysokocennych) w roku bieżącym, i połowami mało wartościowych szprotów, których w maju roku ubiegłego nie łowiono, a które dały w maju br. 46.200 kg.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawia się następująco: (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg ryb):

Łososie: sztuk 865 o wadze 8.030 kg (400), mielnice 1.028 sztuk — 490 kg (160), troć: 134 sztuk — 360 kg (430), płastugi, stornia: 52.320 kg (30), zimnica: 8.620 kg (20), gładzica: 1.250 kg (30), skarp, turbot: 1.450 kg (80), śledziki: 1.080 kg (30), śledziki rzeczne: 200 kg (70), szproty: 46.200 kg (12), węgorze: 1.250 kg (180), wątłusze (dorsze): 32.090 kg (20), węgorzyce tj. kwapy: 4.400 kg (50), szczupaki: 2.550 kg (150), okonie: 1.110 kg (60), płocie: 14.150 kg (40), certy: 2.300 kg (40).

Poszczególne miejscowości złowiły: Hel 62.630 kg o wartości 32.050 zł, Gdynia 21.850 kg — 6,593 zł przybrzeżnych, 24,820 kg o wartości 5,300 zł pełnego Bałtyku. Miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 44.920 kg — 23.208 zł, od Chłapowa do Karwi: 8,750 kg — 3.587 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 14.880 kg — 10.580 zł.

W porównaniu z rokiem ubiegłym wartość połowów w roku bieżącym zmalała w Helu, Gdyni, Jastarni i Pucku, utrzymała się bez zmian w okręgu Chłapowo—Karwia. Ilościowo połowy zmalały w Gdyni i w puckim okręgu, wzrosły natomiast w Helu i Jastarni.

Sprzedano na rynku miejscowym 126.440 kg o wartości 63.921 zł, do wędzarń na wybrzeżu oddano 34.160 kg ryb o wartości 12.182 zł, sprzedano do Gdańska 17.250 kg — 5. 215 zł.

KRONIKA.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W MAJU.

Miesiąc maj należy do okresu bardzo słabego, jeśli chodzi o obroty rybą morską. Ogólny obrót wyniósł 251 ton towarów rybnych. Z ilości tej przypada na import przez port rybacki 88 ton, na import drobnicą przez port handlowy: 116 ton, a na połowy własne na Bałtyku 47 ton ryb.

Do portu rybackiego zawinęły dwa statki z Norwegji przywożąc śledzi solonych: 605/1 i 46/2 beczek, konserw rybnych 5 ton i mrożonych rekinów (samo mięso krajane w kostki, nazwane w handlu w Warszawie jako „sum morski") w ilości trzy i pół tony.

Do portu handlowego przybyło z drobnicą 17 statków z różnych krajów. I tak: z Norwegji 2 statki z 28 ton tranu, z Portugalji 3 statki z 9 ton sardynek, z Holandji 2 statki z 6 ton sardynek, z Francji 1 statek z 0,5 ton sardynek, z Anglji 1 statek z 16 ton kawioru, z Finlandji 3 statki z 16 ton ryb świeżych, ze Szwecji 3 statki z 3 tonami śledzi solonych i 19 ton tranu, z Niemiec 1 statek z 16 tonami sardynek, z Danji 1 statek z 2 tonami tranu.

Na połowy własne składały się: połowy przybrzeżne w ilości 22 ton i połowy pełnego Bałtyku 24 t. ryb.

Do kraju wysłano z portu rybackiego 31 wagonów z rybami, z czego przypada 6 wagonów ze śledziami solonemi do Gdańska, celem umieszczenia śledzi w chłodniach gdańskich wobec braku miejsca w Gdyni.

KOMUNIKATY

REJESTRACJA UMÓW O NAUKĘ UCZNIÓW PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni ponownie przypomina o ciążącym na wszystkich przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych obowiązku rejestrowania w Izbie umów o naukę uczniów. Umowę należy przesłać w 3-ch egzemplarzach, z których jeden zostaje w aktach Izby.

W biurze Izby nabyć można drukowane wzory umów, zawierające główne postanowienia prawa przemysłowego, dotyczące umów o naukę w przemyśle i handlu. Cena 1 egz. umowy wynosi 10 gr., zaś opłata za rejestrację umowy zł 3,—, którą to kwotę należy wnieść do kasy Izby wzgl. wpłacić na konto czekowe P. K. O. 204.415.

Izba z naciskiem podkreśla, że obowiązek rejestracji umów uczniowskich w Izbie Przem.-Handlowej wynika z prawa przemysłowego i nierejestrowanie umów podlega sankcjom karnym, przewidzianym w art. 126 tegoż prawa (grzywna do 1000 zł i areszt do dni 14) oraz w art. 6 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 15. VII. 27 o Izbach Przemysłowo-Handlowych (grzywna do 300 zł).

Niezależnie jednak od tego, że rejestracja umów stanowi obowiązek przez prawo przewidziany, Izba podkreśla, że sporządzenie umowy na piśmie oraz jej zarejestrowanie leży w bezpośrednim interesie zarówno przedsiębiorstwa, jak uczniów. Pomijając nawet kwestję należytego unormowania stosunku nauki i obustronnych praw i obowiązków, należy zaznaczyć, że przedsiębiorstwo, które zarejestrowało umowy o naukę uczniów, korzysta z następujących udogodnień:

a) uczniów zatrudnionych na podstawie zarejestrowanej w Izbie umowy nie wlicza się do ogólnej liczby zatrudnionych w przedsiębiorstwie pracowników, co wpływa na wysokość kategorji świadectwa przemysłowego;
b) w zakresie ubezpieczenia robotniczego na zasadzie ustawy o ubezpieczeniu społecznem: uczniowie przemysłowi, odbywający naukę na podstawie zarejestrowanej umowy, nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia emerytalnego a winni być ubezpie-

czeni tylko w zakresie ubezpieczenią chorobowego i wypadkowego.

Izba wzywa wszystkie przedsiębiorstwa, które nie dopełniły dotychczas obowiązku rejestracji, do zgłoszenia umów do dnia 1 lipca 1935 r. Po tym terminie Izba zwróci do odpowiednich organów celem przeprowadzenia kontroli, czy przedsiębiorstwa dopełniły powyższego obowiązku.

Wobec zachodzących często nieporozumień Izba ponadto wyjaśnia, że w myśl prawa przemysłowego za „przemysł" uważa się wszelkie zatrudnienie zarobkowe lub przedsiębiorstwo, wykonywane samoistnie i zawodowo, bez względu na to, czy jest ono wytwarzające, przetwarzające, handlowe lub usługowe. Wobec powyższego „uczniem przemysłowym" jest tak uczeń zatrudniony w zakładzie przemysłowym jak i handlowym. Wydane przez Izbie drukiem formularze „Umowy o naukę w przemyśle" mają zatem zastosowanie tak w przemyśle jak i handlu.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	11. 6.	15. 6.	19. 6.	22. 6.
Capella	18. 6.	22. 6.	26. 6.	29. 6.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandraham — z Gdyni 14. 6. s/s Imatra — z Gdyni 14. 6.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 30. 6.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	11. 6.	13. 6.
Minos	17. 6.	19. 6.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Anneliese — z Gdyni 13. 6.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 6. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 17. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 20. 6.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 17. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 15. 6.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 6. s/s Iwan — z Gdyni 26. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Tatti	11. 6.	15. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 25. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Akershus — z Gdyni 13. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 10. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 11. 6. — z Gdańska 14. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 15. 6.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	13. 6.	16. 6.
Jupiter	20. 6.	23. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	17. 6.	19. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	11. 6.	14. 6.	19. 6.
Hel	18. 6.	21. 6.	29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 17. 6. — z Gdańska 19. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 12. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 11. 6. — z Gdyni 13. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 11. 6. — z Gdyni 13. 6.

s/s Lwów — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 8. 6.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 8. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 30. 6.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 8. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsoen — z Gdyni 19. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Celdonia — z Gdyni 12. 6.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 14. 6. m/s Blaland — z Gdyni 22. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 19. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 17. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 16. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdyni 21. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe —

Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Keelung — z Gdyni 15. 6.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 czerwca:

s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, A. Sc. Line.

s/s STAD ZWOLLE z pirytami, PAM.

s/s KATOWICE z Livorno z ład. tytoniu, PAM.

s/s KOSTI po węgiel, PAM.

s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.

10 czerwca:

s/s CITY OF KEELUNG po ładunek na Daleki Wschód, PAM.

s/s LUBLIN lin. (lub 12-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.

s/s BALTONIA lin. (lub 12 via Gdańsk) z Londynu z towarami P. Z. K. B.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Kłajpedy dla wyład. i ład. Bergenske.

s/s URSA lin. zachod. norweska. tylko dla ładowania. Bergenske.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drob., dla wyład. i ładowania. PAM., Żegl. Polska.

s/s KALMAR lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna z towarami: ładuje do Rotterdamu i Antwerpji, Żegluga Polska.

11 czerwca:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami: ładunej do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s EGERIA lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s MARGOT dodatk. lin. zach. norweskiej dla wyład. Bergenske.

s/s BASTAND dodatk. lin. wschod. norweskiej dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s NINA po węgiel, Bergenske.

s/s SOLSTAD po węgiel, Behnke & Sieg.

12 czerwca:

s/s CALABRIA lin. po ładunek do portów hiszpańskich i włoskich, Bergenske.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ładowania. Bergenske.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s EGHOLM lin. dla wyład. i ładowania do portów Hiszpanji i Włoch, Reinhold.

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobn. dla wyład. i ład. PAM., Żegluga Polska.

13 czerwca:

s/s PUŁASKI lin. z Nowego Yorku z pocztą i pasażerami i towarami, Gdynia—Ameryka.

s/s BORE IX lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowana, Bergenske.

m/s INNAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania, Bergenske.

s/s AKERSHUS in. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s HANS CARL lin. z Rotterdamu dla wył. i ład. Wolff.

14 czerwca:

m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.
m/s ERLAND lin. po ładunek do portów Lewantu. Polska-Lewant.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania. Bergenske.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

15 czerwca:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s TAARRNHOLM lub subst. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CORSICA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s VIKING po drzewo, PAM.
s/s NAALDVIJK po drzewo, PAM.
s/s GRAIGWEN po węgiel, PAM.

16 czerwca:

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SCHIE lin. po ładunek do Alexandrji, Jaffy, Haify i Beirut, Rummel & Burton.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. południ. amerykańskiej po ładunek, PAM.
ż/m ERNA lin. z Aarhus/Odensee dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

17 czerwca:

s/s DEMODOCUS po węgiel, PAM.
s/s NORDSOEN lin. hiszpańska, z owocami. PAM.
s/s LECH lin. (lub 19-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 19-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BOJAN po drzewo, PAM.
s/s GLENLEA po drzewo, PAM.

18 czerwca:

m/s TIRADENTES lin. po ładunek do Indyj, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania. Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havru dla wyładow., ładow. i przyjęcia emigrantów, Polbrit.
m/s RHEA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 czerwca 1935 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O arbitraż bawełny w Gdyni

W chwili gdy się wydawać mogło, że sprawa utworzenia arbitrażu w Gdyni wchodzi już w stadjum realizacji, niespodziewanie powstały trudności na terenie Łodzi, idące tak daleko jak kwestjonowanie, zdawałoby się już załatwionej ostatecznie i nie wzbudzającej wątpliwości sprawy miejsca gdzie instytucja arbitrażowa ma powstać.

Sprawa miejsca, w którem ma powstać Instytucja Arbitrażowa dla bawełny, stanowiła przedmiot długotrwałej dyskusji zarówno w łonie Komisji Technicznej, która opracowywała odnośny regulamin, jak i Komitetu Organizacyjnego Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Ścierały się bowiem dwa poglądy, z których jeden zmierzał do stworzenia arbitrażu w Łodzi, inny zaś przemawiał za koniecznością stworzenia placówki tej w Gdyni.

W rezultacie Komitet Organizacyjny przychylił się do poglądu drugiego, wychodząc z następujących założeń:

1) Wszystkie instytucje arbitrażowe dla bawełny znajdują się w portach, to znaczy, w miejscach, przez które bawełna przechodzi oraz, w których jest składowana. Arbitraż obsługuje nietylko przemysł, ale także i handel, który może egzystować tam, gdzie jest składana bawełna, a więc w portach. Bawełna, którą przysyłają kraje zamorskie na konsygnację, bywa zwykle po nadejściu przeglądana i zestawiane są z niej partje. Eksperci, zatrudnieni przy arbitrażu, przyjmują również udział w tej pracy. Obecność Instytucji Arbitrażowej w porcie zachęca do przysyłania konsygnacyj, co jest w interesie przemysłu, handlu oraz całego kraju, ponieważ w ten sposób uniezależniamy się od innych portów bawełnianych europejskich, jak naprz. Bremy, Hamburga itp.

2) Jedyny wyjątek istnienia Arbitrażu Bawełnianego nie w porcie jest we Włoszech, gdzie Instytut Arbitrażowy ma za siedzibę Medjolan. Włochy mają trzy porty, przez które otrzymują bawełnę: Tryjest, Wenecję oraz Genuę, arbitrują zaś bawełnę w Medjolanie t. j. w mieście, do którego odległość od tych trzech portów jest mniej więcej równa. Arbitraż ten jest jednakże droższy od innych.

3) Polska musi się liczyć z możliwością obsługiwania w przyszłości przez Gdynię również rynków sąsiednich (Czechosłowacja, kraje bałtyckie, kraje skandynawskie, Węgry, Rumunja), wobec czego zainstalowanie Instytucji Arbitrażowej w Gdyni należy uważać za bardziej wskazane.

4) Stworzenie Instytucji Arbitrażowej w Łodzi połączone byłoby z większemi opłatami, na które złożyłyby się między innemi koszty przesyłki prób oraz koszty utrzymania ekspertów. Ta okoliczność wpływa na zwiększenie kosztu Arbitrażu Medjolańskiego.

5) Siły fachowe (kiperzy, klasyfikatorzy), utrzymywane przez wyspecjalizowane w transporcie bawełny gdyńskie firmy ekspedycyjne, nie byłyby należycie wykorzystane w razie stworzenia Arbitrażu w Łodzi. O ile powstanie Arbitraż w Gdyni, gdyńskie firmy ekspedycyjne będą mogły zaangażować lepszych klasyfikatorów, ponieważ tacy klasyfikatorzy oprócz swej pensji w firmach ekspedycyjnych, będą zarabiać przy arbitrażu jako arbitratorzy.

6) Utrzymywanie zawodowych klasyfikatorów - arbitratorów w Łodzi byłoby bardzo kosztowne, bo musiałoby ich utrzymywać Zrzeszenie Producentów Przędzy Bawełnianej. Zastąpienie zawodowych klasyfikatorów fachowemi siłami Łodzi wydaje się niemożliwością wobec zasadniczej różnicy, jaka zachodzi pomiędzy zawodowymi klasyfikatorami, pełniącymi funkcje arbitratorów i opierającymi się na wieloletnich i wszechstronnych doświadczeniach innych giełd, a fachowcami, jakimi dysponuje Łódź (np. kierownicy przędzalń). Odróżniać bowiem należy czynność klasyfikowania bawełny pod kątem widzenia jej wartości handlowej od orzekania jej wydajności pod kątem widzenia przeróbki w tem lub innem przesiębiorstwie przemysł. Jest również wątpliwem, czy dostawcy bawełny wyraziliby swą zgodę na arbitraż dokonywany nie przez zawodowych klasyfikatorów, mających łączność ze światowemi rynkami bawełny.

7) Należy również sobie uprzytomnić, że siły fachowe łódzkie, które mogłyby przyjmować udział w arbitrażu, a więc: kierownicy przędzalń, są ludźmi bardzo zajętymi i nie mają czasu na codzienne arbitrowanie cudzej bawełny.

8) Przy organizacji Instytutu Arbitrażowego, w którym arbitratorami w pierwszych latach będą cudzoziemcy, należy wziąć pod uwagę stworzenie takich okoliczności, ażeby móc wyszkolić Polaków, którzyby z czasem mogli dokonywać arbitrażu. Najodpowiedniejszemi warunkami dla tych, którzy będą chcieli zapoznać się z bawełną, jest port bawełniany. Będąc przy wyładowaniu bawełny, manipulowaniu bawełną, zestawieniu partji, oraz współpracując z klasyfikatorami bawełnianymi w firmach ekspedycyjnych, którzy to klasyfikatorzy będą zarazem arbitratorami, mogą ci ludzie najwięcej się nauczyć. Praktykując zaś w Instytucie Arbitrażowym, mającym swe pomieszczenie w Łodzi, praktykanci bawełniani widzieliby tylko próbki, a nie bawełnę, i nabraliby wiadomości bardziej teoretycznych niż praktycznych.

Należy mieć wreszcie na uwadze, że zlecenia na dokonanie arbitrażu dawane są nietylko ze strony odbiorców t. zn. przędzalników, lecz w znacznie większych ilościach przez firmy handlujące bawełną. Na ich to zlecenie dokonywany jest arbitraż raz przy przyjmowaniu bawełny od załadowców w porcie po jej przybyciu, a drugi raz w chwili sprzedaży i oddawania tego surowca przędzalnikom. — Otóż jeśli ten stan weźmie się w rachubę, to się okaże, że interesy firm handlujących bawełną, mających z reguły siedzibę w porcie, wymagają aby instytucja arbitrażowa była właśnie w porcie, a nie gdzieindziej. Są to twierdzenia, oparte na danych statystycznych i przeto nie podlegające kwestji.

Wydaje się, że wywody powyższe przemawiają całkiem wyraźnie za utrzymaniem pierwotnie powziętej decyzji o utworzeniu arbitrażu w Gdyni, tem bardziej, że sprawa ta jest tak gruntownie zbadana i przedyskutowana, że dalsze jej przewlekanie i wysuwanie nowych objekcyj może zaszkodzić nietylko stronom bezpośrednio zainteresowanym w utworzeniu arbitrażu na terenie Polski, ale i narazić na szwank szeroko pojęte interesy gospodarcze naszego państwa w zakresie dążeń do rozwoju bezpośrednich stosunków handlowych z krajami, dostarczającemi na nasz rynek surowce i wzamian będącemi odbiorcami towarów polskich.

Aktualja turystyczno-kapieliskowe

Warto jest z nadejściem sezonu nadmorskiego uprzytomnić sobie położenie obecne Gdyni wybrzeża i najbliższego zaplecza, jakiem jest Szwajcarja Kaszubska i zastanowić się nad tem, jakie poczyniono postępy i co jeszcze można przed głównym sezonem wykonać. Wydaje się to tem bardziej aktualnem, że zmiany na tle walutowem, jakie zachodzą w Gdańsku, mogą w mniejszym lub większym stopniu odbić się również na kształtowaniu się sezonu letniego w Gdyni i na wybrzeżu. Pod tym względem mieć należy na widoku, że szeroko zakrojona na terenie Polski propaganda i reklama kąpielisk gdańskich z Sopotami na czele, może wprowadzić zamieszanie wśród publiczności polskiej, wytwarzając mniemanie o bardzo znacznej różnicy cen na niekorzyść kąpielisk wybrzeża polskiego. Koniecznem jest przedewszystkiem mieć na uwadze, że zwykle reklama odbiega od istotnego stanu rzeczy, a powtóre fakt, że sytuacja walutowa w Gdańsku pozostaje wciąż na tyle nieustalona i może w dalszej konsekwencji wywołać takie trudności, iż kalkulacja kosztów pobytu tak dla przyjezdnych jak i dla właścicieli przedsiębiorstw i hoteli miejscowych może spowodować komplikacje najmniej pożądane dla osób, przybywających na wywczasy. W przeciwstawieniu do propagandy Gdańska ze strony Gdyni i kąpielisk na wybrzeżu zrobiono dotąd bardzo mało. Tymczasem sprawa przyśpieszenia otwarcia sezonu kąpielowego, w tym roku bardziej aktualna niż dotąd z powodu wcześniejszych wakacyj szkolnych i ich przedłużenia, wymagała wykorzystania tej okoliczności, tak bardzo ważnej dla podniesienia rentowności, względnie obniżenia kosztów pobytu, dotąd obliczanych na okres nie przekraczający 6—8 tygodni.

Coprawda sezon wycieczek szkolnych był

i w tym roku dosyć ożywiony; według obliczeń biura podróży Orbis, które w tym roku rozszerzyło swą akcję w kierunku organizacji wycieczek zbiorowych, ilość osób, biorących udział w wycieczkach pod egidą Orbisu, przekroczyła już 11.000. Przyznać należy, że pod względem rentowności wycieczki te przeważnie bezpośrednich finansowych efektów nie dają, jednak nie należy niedoceniać ich propagandystycznego znaczenia; służą one bowiem niewątpliwie jako środek reklamy za pomocą słowa żywego. Postępy w organizacji pobytu ich na terenie Gdyni i wybrzeża wydadzą pożądane rezultaty.

Drugim środkiem propagandy wybrzeża ma być wydawana przez Orbis broszura opisowa wybrzeża i Gdyni, zawierająca m. in. szereg danych o orjentacyjnych kosztach utrzymania; tych ostatnich nie znajdywaliśmy w dotychczasowych wydawnictwach propagandowych.

Dotkliwą luką był dotąd brak przewodnika po Szwajcarji Kaszubskiej, zbliżonego swym układem do podobnego rodzaju wydawnictw Tow. Tatrzańskiego dla Tatr, Beskidów i Karpat. Obecnie luka ta zostanie przez to samo T-wo Orbis wypełniona. Wycieczki zbiorowe i pojedyńczy turyści będą mogli z przewodnikiem w ręku odbyć interesujące wycieczki po niezmiernie malowniczych terenach Szwajcarji Kaszubskiej i poznać cały szereg zabytków starodawnej kultury pomorskiej w zakresie architektury i sztuki.

Mówiąc o postępach w organizacji wycieczek, należy wspomnieć o znacznem powiększeniu ilości rejsów statków żeglugi przybrzeżnej z Gdyni do Jastarni i Helu oraz do pobliskiego Orłowa. Niestety koszty przejazdów temi statkami pozostawiono na zeszłorocznym poziomie. Istnieje w związku z tem obawa, że pewna ilość kuracjuszów korzystać będzie z komunikacji statkami z Sopot do Helu, która jest znacznie tańsza. Niemniej komunikacja morzem pomiędzy Gdynią a Helem i Jastarnią jest, jak dawniej, znacznie szybszą i tańszą niż koleją.

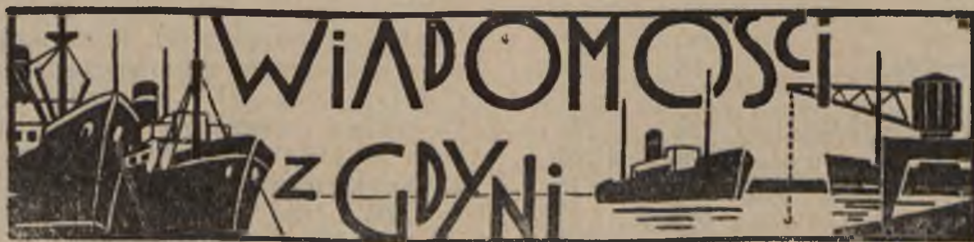
Pomimo stwierdzonych na wstępie możliwości ujemnego wpływu stosunków istniejących w Gdańsku na frekwencję przyjezdnych na wybrzeżu polskiem, nie dało się dotąd skłonić Ministerstwa Komunikacji do przyznania ulg na przejazdy indywidualne powrotne z kąpielisk wybrzeża naszego. Obowiązywały jedynie ulgi przedsezonowe i obowiązywać będą ulgi posezonowe co w warunkach obecnych nie da się uznać za wystarczające.

W nadchodzącym sezonie, Gdynia poza miejscem pobytu stałego, nabierze jeszcze więcej niż dotąd charakteru centrum wypadowego dla rozmaitych wycieczek na wybrzeże i do najbliższego zaplecza. W związku z szeregiem ulepszeń, wprowadzonych ostatnio w Orłowie a zwłaszcza w związku z ostatecznem wykończeniem nowego pomostu, miejscowość ta nabierać będzie coraz więcej cech atrakcyjnych. Za oryginalny i celowy uważać należy pomysł pozostawiania na noc przy pomoście w Orłowie statku Gdynia, na którego pokładzie można będzie spędzać wieczory.

Ważnem osiągnięciem w zakresie propagandy Gdyni pośród turystów zagranicznych jest zawarcie porozumienia pomiędzy T-wem Orbis a Towarzystwem zagranicznem Bergenske, na mocy którego Orbis organizuje w bieżącym sezonie zwiedzanie Gdyni przez turystów, przybywających do Sopot dużemi wycieczkowemi statkami zagranicznemi. Dotąd zapowiedziano już 10 takich wycieczek. Spodziewać się należy, że przy należytej organizacji propaganda Gdyni dużo na tem zyska. Do tej samej kategorji wycieczek, które zyskały już zasłużoną dobrą reputację, należą wycieczki z Londynu na statku Baltonia, przebywającym w porcie gdyńskim, co dwa tygodnie w ciągu dwóch dni. Wycieczki te zdobyły już dobrą reputację w społeczeństwie angielskiem, dowodem czego jest, że za każdem zawinięciem Baltonii do Gdyni w ciągu miesięcy letnich, przybywa na nich po kilkadziesiąt, a czasami, w pełni sezonu, ponad 100 turystów z Anglji. Są wypadki, że te same osoby odwiedzają Gdynię kilka lat z rzędu.

Na zakończenie tych uwag podnieść należy konieczność dalszych stałych wysiłków w kierunku podniesienia sprawności obsługi przyjezdnych. Do obszerniejszego omówienia tej kwestji powrócimy niebawem.

L. G.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MAJU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w maju br. *560.687.3 ton* wobec *594.570.6 ton* w kwietniu b.r. oraz *619.600.3 ton* w maju 1934.

Już drugi miesiąc z rzędu obroty portu gdyńskiego wykazują spadek nie tylko w stosunku z poprzednim miesiącem, ale również

spadek w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 3,6%-owy w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem oraz 9,5%-owy spadek w stosunku do maja 1934 r.

Tempo spadku w porównaniu do mies. kwietnia r. b. wzrosło niemal 9-krotnie. — W kwietniu r. b. niezmienny 1.02%-owy spadek zmienił się na 9.5%-owy w maju r. b. — Przywóz w miesiącu sprawozdawczym — (83.602.8 t.) wykazuje 16.7%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem (100.397.8 t.) oraz nieznaczny 1.2%-owy spadek w stosunku do przywozu zamorskiego w maju 1934 r. (93.119.8 t.)

Spadek importu w maju r. b. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem spowodowały głównie następujące pozycje towarowe: złom żelazny — 26.935 t. (33.190 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 5. 986 t. (13.393 t.), papa, tektura i papier — 960 t. (2276 t.) bawełna i odpadki — 6.792 t. (8.156 t.), ryż surowy — 9.425 t. (9.970 t.), fosforyty — 3.174 t. (4.310 t.), żużle Thomasa — 1.216 t. (1.400 t.), skóry — 2.761 t. (3.035 t.), oraz juta — 1.017 t. (1.110 t.). Wobec tego, iż spadek ten spowodowały głównie surowce hutnicze, jak złom żel. i rudy różne, trudno dziś orzec, jakie czynniki odegrały tu główną rolę, czy zwykłe wahania sezonowe, czy też depresje w przemyśle hutniczym. Spadek pozostałych pozycyj importu nie wyszedł poza ramy normalnych wahań sezonowych. Do pozycyj importu zamorskiego, wykazujących wzrost w miesiącu maju rb. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem należą następujące pozycje towarowe: owoce świeże — 3.494 t. (2.439 t.), nasiona oleiste różne — 5.085 t. (4.459 t.). garbniki — 771 t. (187 t.). celuloza — 544 t. (319 t.) oraz wełna i odpadki — 2.913 t. (2.405 t.)

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Maj 1935 r.	Maj 1934 r.
Ryż surowy	9.425	11
owoce świeże	3.494	2.540
owoce suszone	240	128
orzechy i migdały	13	16
korzenie	41	53
kawa, kakao i herbata	852	564
tytoń	308	1.205
napoje alkoholowe i wina	62	46
śledzie	125	13
fosforyty	3.174	8.263
żużle Thomasa	1.216	573
tłuszcze zwierz. surowe	534	1.414
skóry	2.761	2.679
nasiona oleiste różne	5.085	6.008
oleje	27	113
żywica	385	229
kauczuk	391	1.394
wyroby gumowe	25	45
tłuszcze i oleje roślinne	299	372
asfalt	—	24
garbniki	771	936
farby	17	6
rudy różne i wypałki pirytowe	5.986	539
złom	26.935	43.680
miedź	927	929
cyna	19	5
cynk	77	—
metale różne	73	127
piryty	—	5.805
wyroby żelazne i metalowe	188	424
maszyny, aparaty i części	251	172
samochody i motocykle	199	56
szmaty	590	633
celuloza	544	739
papa, tektura i papier	960	956
bawełna i odpadki	6.792	8.594
juta	1.017	879
len, konopie i sizal	34	169
wełna i odpadki	2.913	1.283
różne	6.833	1.489
Razem	83.603	93.120

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (477.084.5 t.) wykazuje 3,4%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem (494.172.7 ton) oraz 9,3%-owy spadek w stosunku do wywozu zamorskiego w mies. maju 1934 roku (526.480.5 t.)

Spadek wywozu spowodowany został przedewszystkiem pozycjami węgla eksportowego, bunkru, koksu oraz drzewa tartego; czyli pozycjami najpoważniejszych grup towarowych eksportu zamorskiego przez port gdyński. Analizując odnośne liczby wywozu zamorskiego należy stwierdzić, iż spadek wywozu wywołany został głównie pozycjami: węgiel eksportowy — 384.250 t. (388.458 t.), węgiel bunkrowy — 24.885 t. (26.503 t.). koks — 11.300 t. (18.432 t.), drzewo tarte — 9.423 t. (12.722 t.), słód — 1.044 t. (3.009 t.), owoce świeże — 2 t. (1.327 t.), cement — 499 t. (1.634 t.), sól potasowa — 165 t. (1.032 t.). bale i słupy — 474 t. (2.957 t.), papa, tektura i papier — 578 t. (1.382 t.), oraz metale różne — 475 t. (827 t.) Do pozycyj towarowych, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: żyto — 8.564 t. (7.030 t.), ryż — 135 t. (w kwietniu brak), mąka ryżowa i pastewna — 1.241 t. (552 t.), bekony — 1.944 t. (1.555 t.), jaja — 2.874 t. (1.436 t.), cukier — 6.141 t. (5.391 t.), makuchy — 1.808 t. (1.613 t.), soda — 807 t. (519 t.), tkaniny — 624 t. (487 t.), dykty i forniery — 1.425 t. (1.075 t.), celuloza — 979 t. (588 t.), żelazo surowe i handlowe — 3.287 t. (2.037 t.), wyroby żelazne i metalowe — 4.003 t. (3.584 t.), cynk — 1.452 t. (946 t.), oraz blacha cynkowa — 986 t. (526 t.). Wśród powyższych pozycyj towarowych zwraca szczególną uwagę poważ-

ny wzrost eksportu mąki ryżowej i pastewnej, wynoszący przeszło 100%. Bardzo poważnie wzrósł również eksport jaj (przeszło 100%). Znacznej poprawie uległ również zahamowany nieco w kwietniu eksport żelaza surowego i handlowego (ok. 30%). Pomyślnie przedstawia się również eksport cynku i blachy cynkowej (wzrost o przeszło 50%).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Maj 1935 r.	Maj 1934 r.
Zboże (żyto)	8.564	—
ryż	135	8
mąka ryżowa i pastewna	1.241	610
słód	1.044	—
owoce świeże	2	2
bekony	1.944	2.286
szynki i inne pekl.	302	268
ptactwo bite	22	102
jaja	2.874	3.032
masło	292	121
cement	499	26
sól	240	267
węgiel eksportowy	384.250	428.978
węgiel bunkrowy	24.885	14.259
koks	11.300	9.091
cukier	6.141	17.741
napoje alkohol. i spiryt.	3	106
makuchy	1.808	3.217
soda	807	807
salmiak	20	37
karbid	182	108
biel cynkowa	322	244
sól potasowa	165	31
materjały i wyr. włókniste	624	485
bawełna i odpadki	31	42
bale i słupy	474	430
drzewo tarte	9.423	28.969
wyroby z drzewa	283	431
klepki	46	141
dykty i forniery	1.423	326
meble gięte	288	207
wyroby koszykarskie	7	29
papa, tektura i papier	378	1.552
celuloza	979	1.150
metale różne	475	30
żelazo surowe i handlowe	3.287	—
materjały nawierz. kolej.	75	—
szyny kolejowe	2.142	3.111
wyroby żelazne i metal.	4.003	1.826
rury żeliwne i żelazne	140	518
cynk	1.452	418
blacha cynkowa	986	225
różne	3.303	3.129
Razem	477.083	526.481

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien spadek ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem. Pewien wyjątek stanowi tu wzrost pojemności statków na wyjściu. Przyszło bowiem 360 statków (385) o pojemności 337.139 n. r. t. (365.984 n. r. t.), wyszło zaś 387 statków (381) o pojemnosci 373.033 n. r. t. (339.473 n.r.t.)

Kolejność bander w maju br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Norwegja — 5, Niemcy — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Włochy — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie się Danji z 7-go miejsca (w kwietniu) na 3-e (w maju) na niekorzyść Anglji, która przesunęła się z 3-go m. (w kwietniu) na 4-e: bardzo poważnie przesunęły się obecnie Niemcy z 4-go miejsca (w kwietniu) na 6-e (w maju). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. — Przyczem ogólem reprezentowane były bandery 16 państw (w kwietniu — 18).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju wyniósł: 936.5 n. r. t. (950.6 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 53 (68).

Średni postój statków wyniósł: 34.6 godz. (33 godz.).

Ruch statków w mies. maju r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	45	48.172	57	54.484
W. M. Gdańsk	3	1.268	1	221
Anglja	20	33.741	20	37.895
Danja	63	41.869	64	44.698
Estonja	5	1.008	5	843
Finlandja	9	13.870	10	16.967
Francja	1	813	1	813
Grecja	6	15.050	6	15.050
Holandja	9	4.180	11	4.942
Łotwa	4	3.525	7	8.783
Niemcy	51	27.701	52	26.908
Norwegja	22	23.534	27	32.032
Rumunja	2	4.820	3	7.081
Stany Zjedn. Am. P.	6	18.705	6	18.705
Szwecja	108	84.785	110	86.566
Włochy	6	12.300	7	17.043
Razem	360	337.139	387	373.033

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich nadal ożywia się. Przyjechało pasażerów ogółem 1.118 osób (w kwietniu 728 osób), w tem: z Anglji — 43 osób, Argentyny — 3, Danji — 388, Finlandji — 17, Francji — 1, Holandji — 13, Niemiec — 9, Norwegji — 7, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 433, oraz ze Szwecji — 2 osoby. Wyjechało zaś 1.318 osób (w kwietniu 980 osób), w tem: do Anglji — 73 osób, Argentyny — 1, Danji — 570, Estonji — 2, Finlandji 2, Francji — 342, Litwy — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 318, Szwecji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W MAJU B. R.

W miesiącu maju przepracowano godzin 9723.40 min. z zużyciem prądu 61.577 kW/h i przeładowano 147.291 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi w miesiącu sprawozdawczym 99,3%, w ubiegłym roku 88,8% przyrost wynosi zatem 10,5%.

OBNIŻKA FRACHTÓW Z GDYNI NA DALEKI WSCHÓD.

W związku z uznaniem Gdyni przez Konferencję Daleko Wschodnią za port zasadniczy wszystkie stawki frachtowe z Gdyni do Płw. Malakka, Chin, Japonji i Wysp Filipińskich zostały obniżone o sh. 5/- wzgl. sh. 2/6 na tonnie frachtowej zależnie od rodzaju towaru t. zn. zostały zrównane ze stawkami z portów Płn. Kontynentu (Rotterdam, Hamburg, Antwerpja).

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 14 czerwca br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego, odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań, przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Pocełujew Jerzy	dyplom	kapt.	żegl.	wielkiej
Zagrodzki Wacław	"	"	"	"
Borchardt Karol	"	"	"	małej
Kosko Stanisław	"	"	"	"
Lewkowicz Bohdan	"	"	"	"
Łukawiecki Edward	"	"	"	"
Szczypiorski Kazimierz	"	"	"	"
Zelwerowicz Stanisław	"	"	"	"
Gładysz Bronisław	"	porucz.	"	wielkiej
Jasicki Tadeusz	"	"	"	"
Neuman Władysław	"	"	"	"
Bielski Marjan	"	"	"	małej
Hawryłkiewicz Marjan	"	"	"	"
Jurkiewicz Kazimierz	"	"	"	"
Łuba Stefan	"	"	"	"
Masłocha Łucjan	"	"	"	"
Nierojewski Jerzy	"	"	"	"
Obtułowicz Jędrzej	"	"	"	"
Siekierzyński Stefan	"	"	"	"
Szołkowski Bolesław	"	"	"	"
Umiński Marjan	"	"	"	"
Zawada Czesław	"	"	"	"

ULICE I DROGI WIELKIEJ GDYNI.

Do roku 1926 dopóki Gdynia była jeszcze osadą, w odległości od niej około 1 km biegła główna arterja komunikacyjna Gdańsk — Wejherowo, a jedynemi ulicami w samem osiedlu była ulica Starowiejska i obecna 10. Lutego, łączące osiedle z morzem i ulica Świętojańska, łącząca Gdynię ze wspomnianą wyżej arterją Gdańsk — Wejherowo.

Po opracowaniu planu rozbudowy miasta w 1928 r. rozpoczęła się faktyczna budowa ulic, które w 1929 r. wynoszą już około 4½ km, w czem ul. Świętojańska zbudowana została w połowie obecnej szerokości, długości około 2 km i 2½ km dróg wewnętrznych w osadzie. Poza tem osada Oksywie posiadała starych dróg około 1½ km. W tymże czasie ogólna powierzchnia chodników wynosiła około 1000 m² na co się składały chodniki, wiodące od dworca kolejowego do Szosy Gdańskiej i kilka drobnych partyj chodników ułożonych przez właścicieli nieruchomości przy wybudowanych domach.

Od 1929 r. — 1932 r. budowa dróg miejskich wzrasta, dając przeciętnie około 6 km ulic i 15 — 25.000 m² chodników z płyt betonowych rocznie.

Rok bieżący wykazuje znaczne nasilenie w budowie dróg, co wyrazi się cyfrą 12 km nowych dróg, oraz około 2.000 m² chodników, a dalsza rozbudowa ulic na terenie Gdyni jest uzależniona od będącego w opracowaniu nowego planu zabudowania miasta.

Z końcem 1934 r. ilość dróg i ulic miasta Gdyni przedstawia się następująco:

1) dróg i ulic zbudowanych — 42 km,
2) dróg częściowo zbudowanych — 7 km,
3) dróg publicznych, gruntowych — 14 km.

Powierzchnia jezdni zbudowanych i chodników w mieście wynosi:

1) jezdni asfaltowych — 14.400 m²,
2) jezdni z drobnej kostki — 88.000 m²,
3) jezdni z brukowca II. kl. — 150.000 m²,
4) jezdni z brukowca III. kl. — 7. 500 m²,
5) jezdni szosowanych — 22.300 m²,
6) jezdni żwirowanych — 18.000 m²,
7) chodników z płyt — 92.500 m²,
8) wjazdów brukowanych — 6.600 m²,
9) deptaków żwirowanych — 11.100 m².

Odnośnie kwot wydatkowanych na budowę dróg i ulic w Gdyni pozycje są następujące:

do r. 1929/30 — 2.391.491 zł
w r. 1930/31 — 1.031.317 zł
w r. 1931/32 — 2.618.992 zł
w r. 1932/33 — 2.150.331. zł
w r. 1933/34 — 2.061.274 zł
w r. 1934/35 — 798.661 zł,

czyli do początku rb. wydatkowano ogółem 11.052.066 zł, przyczem w tej sumie mieści się pozycja 2.219.693 zł wypłacona na wykup gruntów pod budowę dróg.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA WALUTOWA W GDAŃSKU.

Zadekretowanie przez Senat Gdański z dn. 3. bm. aż do odwołania świąt bankowych wprowadziło tak wielkie zamieszanie na rynku gdańskim, że już 5-go Senat zmuszony został pierwotne swe zarządzenie zmodyfikować w tym sensie, że banki otrzymały upoważnienie uskuteczniania wypłat guldenowych z rachunków klijenteli na pokrycie gospodarczo uzasadnionych wydatków, wynikających z obrotów portowych oraz na pokrycie płac urzędniczych i robotniczych.

Zarządzenie to jednak nie wniosło spodziewanego uspokojenia i ucieczka od guldena trwała w dalszym ciągu. Taki stan rzeczy wymagał bądź daleko idącego porozumienia z czynnikami zewnętrznemi, w pierwszym rzędzie z Polską, co do współpracy nad utrzymaniem waluty gdańskiej, bądź też wprowadzenia ograniczeń dewizowych. Senat gdański wstąpił na tę ostatnią drogę i w dniu 12. bm. wydał dekret wprowadzający reglamentację dewizową, w ogólnych zarysach wzorowaną na tego samego rodzaju reglamentacji, obowiązującej na terenie Rzeszy niemieckiej. Na mocy dekretu z dnia 12 czerwca ustalona została centrala dewiz przy emisyjnym Banku Gdańskim, przyczem 7 banków w Gdańsku, w tem jeden tylko polski — British and Polish Trade Bank — otrzymały prawa banków dewizowych. W dniach następnych do listy tej doszły jeszcze dwa banki, w tej liczbie oddział gdański Banku Francusko-Polskiego. W ten sposób żadna transakcja, o ile dotyczyła ona nabycia za guldeny walut obcych stała się niemożliwa bez specjalnego zezwolenia, dotyczy to oczywiście nietylko transakcji w gotówce, lecz i operacyj przekazowych. Zakazane są również operacje przekazowe zagranicę za pośrednictwem poczty. Wywóz waluty obcej jest dozwolony jedynie w wysokości równowartości guldenów 20, względnie w wysokości tychże 20 guldenów. — Zawieranie wszelkich transakcyj handlowych w walucie obcej oraz zobowiązania w walutach obcych płatne w walucie gdańskiej są zakazane, również zakazane są te same transakcje i zobowiązania w złocie i innych metalach szlachetnych. Na czas trwania reglamentacji dewizowej Giełda Gdańska zostaje zamknięta, kursy walut wyznaczane będą przez Bank Gdański. Kurs ten obowiązywać ma przy nabywaniu walut obcych za guldeny. Przekroczenie przepisów dewizowych podlegać będzie karom do 100 tys. guldenów oraz więzieniu na czas nie mniej 1 roku. Przewód sądowy ma być przeprowadzany w trybie doraźnym.

Powyższe zarządzenie Senatu napotkało na protest ze strony Rządu Polskiego, jako niezgodne z art. 195 polsko - gdańskiej umowy, zawartej w Warszawie w r. 1921. Z protestem z powodu wydania tego zarządzenia zwrócili się do Senatu przedstawiciele polskich banków w Gdańsku, handlu i przemysłu polskiego stwierdzając, że transakcje z Polską w chwili obecnej stają się niemożliwe do załatwiania i przez to naruszony zostaje wolny obrót pomiędzy Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem. Sfery gospodarcze polskie w swym proteście czynią Senat odpowiedzialnym za straty, jakie z tego powodu powstają, i uprzedzają, że zwróciły się już do swych zagranicznych kontrahentów z poleceniem dokonywania rozrachunków inną drogą niż przez Gdańsk. Te same sfery gospodarcze polskie w Gdańsku zwróciły się z memorjałem do Prezesa Rady Ministrów P. Walerego Sławka z prośbą o wzięcie w obronę interesów polskiego handlu i przemysłu w Gdańsku.

Jednocześnie Komitet wykonawczy Związków Drzewnych w Polsce uchwalił rezolucję treści następującej:

„Zarządzenia dewizowe Senatu Gdańskiego ograniczające również wolność obrotów pieniężnych między Polską i W. M. Gdańskiem, przekreślając możność eksportu przez port gdański.

2) Katastrofalne skutki tych zarządzeń godzą w najżywotniejsze interesy przemysłu drzewnego, który walczy przeciw rosnącemu naporowi konkurencji o utrzymanie zagrożonej pozycji drewna polskiego na rynku międzynarodowym.

3) W zrozumieniu powagi istniejącego niebezpieczeństwa Komitet Wykonawczy Rady Naczelnej zwraca się do Rządu R. P., aby zechciał użyć odpowiednich środków celem uzyskania zgody Senatu W. M. Gdańska na natychmiastowe uchylenie zarządzeń dewizowych, prawnie nieuzasadnionych a gospodarczo szkodliwych zarówno dla Polski jak i dla W. M. Gdańska.

Komitet Wykonawczy zaleca Komisji Portowej, aby możliwie najrychlej opracowała konkretny projekt utworzenia prywatnego portu drzewnego w Gdyni.

W zrozumieniu konieczności szybkiej realizacji odnośnych zamierzeń Komitet Wykonawczy postanawia wprowadzić specjalne dopłaty do opłat za zaświadczenia wywozowe, które winny zasilić fundusz budowy portu drzewnego w Gdyni".

Pomimo jawnych sprzeczności reglamentacji dewizowej tak ze stanem prawnym, jak i z interesem gospodarczym W. M. Gdańska, zarządzenia Senatu znalazły pełne poparcie ze strony Prezydenta Banku Rzeszy d-ra Schachta, który podczas pobytu swego w Gdańsku w dniu 14. bm. na zebraniach publicznych przyznał je za jedynie odpowiadające sytuacji Gdańska i wzywał społeczeństwo gdańskie do zachowania zaufania względem swej waluty.

Poczta Polska, jako niepodlegająca jurysdykcji władz gdańskich. spełniając swe zadanie ułatwienia obrotów pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem uskutecznia przekazy w złotych do Polski, przyjmując za nie tak walutę polską jak i gdańską. Te czynności poczty polskiej stały się przedmiotem protestu ze strony władz gdańskich i zapowiedzi zastosowania represyj w stosunku do osób. z pośrednictwa poczty polskiej korzystających.

W tych warunkach, o ile w najbliższych dniach nie zajdą zmiany w kierunku zmodyfikowania, względnie uchylenia reglamentacji dewizowej, spodziewać się należy poważnych komplikacyj w kształtowaniu się stosunków gospodarczych na terenie W. M. Gdańska. Już sygnalizowane są początki stagnacji ruchu w porcie oraz wielkie ilości wagonów na osi. przybyłe z towarami z Polski.

SKRZYNIE ZBIORCZE W KOMUNIKACJI KOLEJOWO-MORSKIEJ.

Na kolejach szwedzkich pomiędzy Stockholmem a niektóremi stacjami północnej Szwecji zastosowano już w innych krajach oddawna znane skrzynie — kontenery dla zbiorowych kolejowych ładunków. — Obecnie prywatna kolej Stockholm — Nynaeshamn planuje zastosowanie podobnych skrzyń zbiorczych dla komunikacji kolejowo- morskiej, z przeładowaniem tych skrzyń w Nynaeshamn na małe motorowce, które przewozić mają je do Libawy (Leepaja) w Łotwie, skąd będą transportowane kolejami również do sąsiednich krajów.

Obecny projekt jest modyfikacją pierwotnego projektu zastosowania promów dla wagonów kolejowych (towarowych z Nynaeshamn do Tallinna i z Nynaeshamn do Libawy. Ruchliwy zarząd kolei Nynaeshamn — Stockholm wobec fiaska projektu połączenia promami. projektuje obecnie połączenie statkami przewożącemi kontenery. Nynaeshamn ma zaletę portu niezamarzającego. — Wprawdzie i Stockholm dostępny jest przy pomocy łamaczy lodu przez całą zimę, jednakże Nynaeshamn ma wysuniętą pozycję i w dużej mierze jest wolny od lodu, przez co wygrywa się na czasie, oraz na kosztach transportu i istnieje możność zastosowania statków słabszych i mniejszych.

Dla nas projekty Nynaeshamnu są szczególnie ciekawe, gdyż niewątpliwie i u nas rozwinie się z czasem komunikacja promowa z jednym z najbliższych portów Szwecji. — Również i u nas właściwą komunikację promami poprzedzić może przewożenie skrzyń zbiorczych na mniejszych statkach, z przeznaczeniem tych skrzyń do Szwecji, Norwegji i Danji i odwrotnie, z tych krajów do nas.

Warunki na naszej trasie (Polska-Szwecja) są znacznie lepsze aniżeli na trasie Nynaeshamn — Leepaja, gdyż odległość jest znacznie mniejsza i przeszkody z powodu lodu w ciągu zimy normalnej nie istnieją wcale.

REKORD PRZEŁADUNKU ZBOŻA W ANTWERPJI.

W Antwerpji przeładunek zboża luzem odbywa się wyłącznie przy pomocy pływających elewatorów, podobnie jak to miało miejsce przy tegorocznych próbnych przeładunkach zboża eksportowego z wagonów i z magazynu na statki w Gdyni. Dlatego najnowszy rekord przeładunku zboża ssącemi elewatorami w Antwerpii jest dla nas ciekawy: Statek „Evanger“ z ładunkiem 4.300 t. zboża luzem wyładował je w czasie od 8 a. m. 1 czerwca do 5 p. m. tegoż dnia. — Przeładunek odbywał się ze statku morskiego na barki rzeczne.

KOSZTY TELEGRAMÓW SĄ W OBECNYCH WARUNKACH ZAROBKOWANIA MAKLERÓW OKRĘTOWYCH ZBYT WYSOKIE.

Na kongresie maklerów okretowych w Oslo podczas omawiania warunków prowadzenia w chwili obecnej przedsiębiorstw maklerskich, podkreślił, że maklerstwo okrętowe szczególnie odczuwa wysokość stawek za telegramy, tembardziej, że z powodu konkurencji między poszczególnymi maklerami, stosowane są takie telegramy, które nie znajdują pokrycia. Zalecałoby się, dla umożliwienia maklerom normalnej pracy i normalnej kalkulacji, dążyć do obniżenia międzynarodowej taryfy telegraficznej.

ZAPRZYSIĘŻENI KONTROLERZY ILOŚCI SZTUK DRZEWA W RYDZE.

Komisja żeglugowa izby przemysłowo - handlowej w Rydze stanęła na stanowisku, że dla uniknięcia sporów pomiędzy przedstawicielami załadowców a statkiem w sprawie ilości odebranych na pokład sztuk drzewa, konieczne jest ustanowienie przy izbie zaprzysiężonego kontrolera, ustanawiającego liczbę eksportowanych sztuk drewna.

OTWARCIE TURYSTYCZNEGO NABRZEŻA W KOPENHADZE.

W tych dniach otwarte zostało do użytku nabrzeże Langelinje w Kopenhadze koło parku o tej samej nazwie. Długość nabrzeża około kilometra, szerokość — 20 — 25 metrów. Jeszcze tego lata z przystani tej skorzysta 30 większych statków turystycznych. Pierwszym był 10-go b. m. angielski Viceroi of India, po którym zgłoszony jest wg. relacji kopenhaskiego korespondanta „Fairplay“ a szereg przyjazdów statków angielskich, szwedzkich, norweskich, polskich, niemieckich, francuskich i holenderskich.

Głębokość wody przy nabrzeżu — 9,1 do 10 metrów. Ze względu na stały ruch turystyczny statków Langelinje-kej, oddany do użytku o rok wcześniej, aniżeli pierwotnie planowano, stanie się główwnym letnim ośrodkiem ruchu międzynarodowego w Kopenhadze.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MAJU BR.

W ciągu maja br. zawinęło do portu Antwerpji 979 statków o łącznej pojemności 1.865.174 t. r. n. Przeciętna pojemność statku na wejściu wynosiła więc 1.905 ton. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło 846 statków o łącznej pojemności 1.639.418 t. r. n.

Kolejność bander według przynależności państwowej przedstawiała się, jak następuje: Anglja — 295 statków o pojemności 302.688 t. r. n., Niemcy — 178 statków — 476.332 t. r. n., Holandja — 129 statków — 117.578 t. r. n., Norwegja — 65 statków — 129.549 t. r. n., Szwecja — 68 statków — 73.559 t. r. n., Francja — 59 statków — 157.867 t. r. n., Belgja — 51 statków — 78.100 t. r. n., Danja — 37 statków — 56.239 t. r. n., Finlandja — 16 statków — 18.021 t. r. n., Stany Zjedn. A. P. — 10 — 41.986 t. r. n., Rosja — 10 statków — 24.456 t. r. n., Grecja — 9 statków — 80.852 t. r. n., Japonja — 8 statków — 49.817 t. r. n., Jugosławja — 8 statków — 27.956 t. r. n., Włochy — 8 statków — 22.808 t. r. n., Portugalja — 7 statków — 17.848 t. r. n., Hiszpanja — 6 statków — 10.119 t. r. n., Polska — 5 statków — 48.700 t. r. n., Łotwa — 4 statki — 3.169 t. r. n., Brazylja, Estonja i Islandja po 2 statki. Panama, Rumunja, Austrja, Bułgarja i Tunis po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W KWIETNIU BR

W ciągu kwietnia br. zawinęło do portu Rotterdamu 1.050 statków o łącznej pojemności 1.722.927 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło 1089 statków o pojemności 1.754.833 t. r. n. W okresie od stycznia do kwietnia włącznie zawinęło 4.137 statków (w 1934 roku — 4.181) o łącznej pojemności 6.742.711 t. r. n. (w r. 1934 — 6.564.568 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA III-CI KWARTAŁ 1935 R.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych na III kwartał 1935 r. należy składać do Izby najpóźniej do dnia 24 czerwca br. Podania winne być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

Podania należy składać w 2-ch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie, o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych, oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie przez Ekspozyturę lub notarjusza, odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1935. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr). Przy wnioskach o chemikalje, dołączenie faktury jest konieczne.

Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru względnie w rubryce: „dodatkowe wyjaśnienia“ należy podać najmniejszą jednostkę wagową da-

nego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za zł. 5.— a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na konto w PKO. Nr. 204.415.

Podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym rozdziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi.

PLANY REGULOWANIA SPRZEDAŻY I IMPORTU WĘGLA W HOLANDJI.

W Holandji już od pewnego czasu rozważane są plany utworzenia centralnego biura sprzedaży węgla, któreby objęło sprzedaż nietylko całego węgla wydobywanego w Holandji, ale również całego węgla wwożonego z zagranicy.

Zadaniem takiego biura ma być unormowanie cen i uzdrowienie warunków na rynku węglowym. Powołana do rozpatrywania tej sprawy komisja nie doszła jeszcze do żadnych konkretnych wniosków i wątpliwem jest, czy w bliskiej przyszłości należy się spodziewać wprowadzenia w życie wspomnianych projektów.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SKÓR ZWIERZĘCYCH DO ANGLJI.

Dla zorjentowania eksporterów polskich w zainteresowaniach rynku angielskiego w zakresie importu skór podajemy poniżej opracowanie, obrazujące zastosowanie różnych gatunków skór i wymogi odbiorców angielskich.

Skóry jagnięce.

Jako imitacja źrebaków, artykuł ten nadaje się tylko w bardzo nieznacznym stopniu.

Wyprawione skóry jagnięce są używane natomiast jako

a) imitacja „Nutria“, jeżeli włos jest krótki, oraz

b) imitacja lisów, jeżeli włos jest długi.

Odczuwać się daje ostra konkurencja ze strony Węgier i Austrji w tej gałęzi, przyczem zapotrzebowanie jest bardzo ograniczone.

Znacznie lepsze możliwości wywozu istnieją dla skór jagnięcych wyprawionych i farbowanych dla wyrobu pantofelków (Slippers). Skóra przy tym artykule jest prawie zawsze wyprawiona i farbowana, zaś wełna jest zawsze strzyżona oraz najczęściej farbowana do koloru skóry. W niektórych wypadkach wełna ma naturalny biały kolor.

Obecna cena wynosi od 1/— do 1/3 za jedną stopę kwadratową, franco doki, wraz z cłem, które wynosi dla wszelkich wyprawionych skór 15% ad valorem. Jeżeli skóry mają braki, cena wynosi tylko 0/6 do 0/9.

Mierzenie ilości stóp kwadratowych dokonywuje się za pomocą maszyny.

Skóry cielęce.

Skóry cielęce dobrze nadają się po wyprawieniu i farbowaniu jako imitacja źrebaków.

Rozróżnia się 3 gatunki:

I Grade — krótki, błyszczący włos;

II Grade — cięższy typ:

III Grade — ciężki typ o długim włosie.

Cena za I gatunek winna być ok. 20/- za skórę, franco London doki, wraz z cłem.

Gatunek drugi jest o ca 30% tańszy od gatunku pierwszego, a gatunek trzeci o ca 60%.

Bezwzględnie należy zachować następujący warunek. Towar musi być możliwie lekki i elastyczny inaczej nie można go wcale sprzedać.

Skóry nie powinny być uszkodzone, gdyż obniża to wartość.

Źrebaki.

Źrebięce skóry importowane są w stanie surowym bez cła. Najbardziej cenną jest skóra z deseniami jabłkowemi, t. j. „Moiré“. Im bardziej skóry są „moiré“, tem osiągają wyższą cenę.

Bronzowy włos jest najbardziej lubiany, zaś czarny wzgl. nieregularny kolor obniża cenę. Skóry muszą być nieuszkodzone.

Cena za gatunek najlepszy wynosi ok. 50/- w hurcie, t. j. dla skór z licznemi i wyraźnemi jabłkami, a znacznie lepszych aniżeli przy „I grade“ imitacji ze skór cielęcych.

Za gatunek, który można porównać z „I grade“ imitacji, cena oryginalnej skóry wynosi ok. 35/-, za „II grade“ ok. 20/-, a za „III grade“ ok. 12/-, loco skład hurtownika.

Wiewiórki.

Z Polski importowane są prawie wyłącznie czerwone skórki, w stanie surowym. Gatunek ten jest tańszy od szarej odmiany. Rozróżnia się dwa gatunki w/g jakości:

a) First Grade — Pełne futro zimowe, nieuszkodzone.

b) Second Grade — Rzadsze futro, nieuszkodzone t. zw. Blue Pelt.

Właściwy sezon trwa od grudnia do lutego. Polski towar należy do grupy „Central Eeuropean Squirrels“ w przeciwstawieniu do gatunkowo wyższej grupy skór norweskich, szwedzkich i części rosyjskich, t. j. polski towar konkuruje z towarem węgierskim austrjackim, jugosłowiańskim i z częścią rosyjskiego.

Z powodu nadmiaru podaży ceny spadły w ostatnim sezonie z 1/6 za najlepszy gatunek do 1/-. Obecnie zawierane są tranzakcje po cenach ok. 0/10 za gatunek pierwszy, a ok. 5d za drugi.

Przy skórkach wiewiórczych należy zawsze podawać przy każdym transporcie procent „Seconds".

Przyjęty system pakowania: wiązki po 20 sztuk.

Kuny.

Skóry kun leśnych sprzedawane są po ca 45/- za I. gatunek, zaś kun domowych po ca 30/-.

W wyjątkowych wypadkach płaci się za wyborowe sztuki t. zw. „Koepfer" o ca 50% ponad ceny za gatunek pierwszy. Skóry te są importowane w stanie surowym.

Tchórze.

Anglja jest małym odbiorcą na ten artykuł. Głównym rynkiem zbytu są Stany Zjednoczone.

Ceny wynoszą ok. 6/- za sztukę dla wielkości „Original Size" t. j. 50% transportu składa się ze skór wielkich rozmiarów, zaś reszta jest średnich rozmiarów.

Przy innym podziale transportu w/g wielkości skór robione są odpowiednie odchylenia w cenach.

Artykuł ten również importowany jest w stanie surowym.

FAKTURY W WALUCIE POLSKIEJ PRZY TRANSAKCJACH Z GRECJĄ.

Złoty polski notowany jest oficjalnie w Grecji od 8 miesięcy. Fakt ten ze względu na stabilizację naszej waluty winien być przez eksporterów polskich wykorzystany w ten sposób, by faktury ich w zakresie towarów polskich do Grecji wywożonych były wystawiane w walucie polskiej. Wprowadzenie tego systemu w stosunkach handlowych z Grecją pozwoli uniknąć ryzyka strat kursowych, dającego się odczuwać przy fakturowaniu dostaw w różnych innych walutach, nieustabilizowanych tak, jak złoty polski.

OBRÓT PŁATNICZY JUGOSŁAWJI Z ZAGRANICĄ.

Obrót płatniczy między Jugosławją a zagranicą odbywa się w sposób niejednolity.

Z państwami, z któremi Jugosławja ma albo umowy clearingowe albo inne układy (np. z Polską), wykluczone jest używanie dewiz przy regulowaniu należności wynikających z tranzakcyj towarowych: tak np. z Czechosłowacją, Szwajcarją, Niemcami, Rumunją, Bułgarją, Francją, Hiszpanją, Unją Belgijsko-Luksemburską, Turcją i Polską. W stosunku do Austrji i Węgier funkcjonuje t. zw. clearing prywatny, według którego importer jugosłowiański, pragnący wykonać wypłatę w Austrji wzgl. na Węgrzech kupić musi, za pośrednictwem uprzywilejowanych banków, odpowiednią ilość szylingów wzgl. pengö. Bank ze swej strony zakupuje te waluty od eksportera jugosłowiańskiego, który wywiózł towar do Austrji wzgl. do Węgier. Eksporter ten obowiązany jest oddawać Bankowi Narodowemu 30% waluty eksportowej tj. austrjackiej wzgl. węgierskiej. Reszta dopuszczona jest do prywatnego clearingu.

Z Grecją istnieje specjalny system bonów kompensacyjnych.

W stosunku zaś do wszystkich pozostałych państw regulowanie należności odbywa się w praktyce dewizami. Uprzywilejowane banki mają prawo sprzedawać dewizy importerom celem regulowania należności, wynikających z importu z krajów nieclearingowych. Istnieją jedynie pewne ograniczenia dla jugosłowiańskiego eksportera, dotyczące prawa swobodnego dysponowania częścią dewiz pochodzących z eksportu. Eksporter bowiem oddawać musi Bankowi Narodowemu 60% waluty eksportowej: eksporter wywożący do Anglji korzysta z ulgi i odstępuje Bankowi tylko 33%.

Do niedawna osoba, importująca z krajów nieclearingowych, miała jeszcze możność regulowania należności wobec zagranicznego wierzyciela, wpłacając równowartość towaru w dinarach w jednym z uprzywilejowanych banków na t. zw. prowizorycznie wiązany rachunek dinarowy. Z tego sposobu skorzystano jednak stosunkowo rzadko, gdyż zagraniczny wierzyciel nań zwykle się nie godził.

Jak wskazano w „Inf. Eksp." Nr. 14, Ministerstwo Skarbu swem rozporządzeniem z 11. IV. br. skasowało ten sposób płatności, tak, że odtąd należności za towar importowany z krajów nieclearingowych muszą być regulowane dewizami nabywanemi na wolnym rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1935 R.

AUSTRJA. W związku z nowym układem płatniczym między Austrją i Rumunją z dniem 15. V. 35. zmienione zostały stawki celne austrjackie na olej do palenia i pakurę (pozostałości z produkcji olejów skalnych: 1) pakura zawierająca parafinę dla rafinerji w ilości rocznej 150.000 q. za zezwoleniem — 1 kor. zł. za q. (dotychcz. 1,60); 2) pozostałości z przerobu oleju skalnego (Nr. tar. 125a) do celów opałowych jako dodatek przy użyciu krajowego węgla za zezwoleniem — 0,40 kor. zł. za q. (dotychcz. 0,60).

Ustalono na przyszłość kontyngent na wwóz z Rumunji bitego drobiu w wysokości 75% ogólnego przywozu drobiu z roku 1930. Stawka celna wynosić będzie 15 kor. od q. W roku 1931 sprowadzono z Rumunji 15.500 q., w roku 1934 — 7.700 q. Nowy kontyngent wyniesie 11.625 q.

Z ważnością od 24. V. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów:

uwaga do poz. 204, 205 i 206 — przędza do wiązania snopów, w kłębkach lub na zwijakach.

HOLANDJA. Holenderski Staatscourant Nr. 93 z dn. 14. V. 35. zawiera rozporządzenie królewskie z dn. 4. V. 35, mocą którego dotychczas obowiązująca taryfa celna z dn. 1. VII. 34 zastąpiona została przez nową obowiązującą od dnia 1. VI. 35 r.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

Podstawy dla izolatorów dla drutów zrobionych wyłącznie lub w głównej części z żelaza i stali. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. IX. 35. Rok bazowy — 1933. Ustawowo przysługuje 90% wagowego importu w okresie bazowym.

Śruby i bolce z żelaza i stali, o średnicy 4½ mm. i wyżej z głowicą i bez, niezależnie od formy głowicy za wyjątkiem śrub do drzewa.

Mutry czterokątne i sześciokątne z żelaza i stali przeciętne na wylot o średnicy 4 mm. i więcej. Objętą są zarządzeniem kontyngentowem powyższe artykuły wykończone na: czarno, biało, półbiało, ocynowane, ocynkowane, niklowane, chromowane, malowane i lakowane. Okres skontyngentowania 1. V. 35. — 1. IX. 35 r. Rok bazowy — 1933. Ustawowo przysługuje 35% wagowego importu w okresie bazowym.

IRLANDJA. Na podstawie Agricultural Produce Act. 1933 wydane zostało rozporządzenie, wg. którego wwóz makuchów z siemienia lnianego z dniem 15. IV. 35 został dozwolony jedynie na podstawie specjalnego zezwolenia.

ŁOTWA. Z dniem 6. IV. 35 wszedł w życie cały szereg zmian w łotewskiej wwozowej taryfie celnej, między innemi, następujące:

		maks. stawki w łatach od 1 kg.	min.
poz. 23 p. 2	Syrop z cukru z kartofli wszelkiego rodzaju i t. d. netto . .	1,00	0,50
poz. 33 p. 1	Sól kamienna:		
	a) nieobrobiona w kawałkach netto	0,02	0,01
	b) rozdrobiona lecz niemiel.	0,03	0,15
poz. 54	Skóry surowe, niegarbow., z wołów, byków, krów, cieląt, koni, osłów, świń, ryb, stworzeń pełzających i kóz:		
	1. skóry z kozy, ryby, amfibji i pełzających netto .	1,60	0,80
	2. inne w p. 1 nie podane		
	a) suche lub solone na s	0,24	0,12
	b) wilgotnie solone	0,16	0,08

PALESTYNA. W/g rozporządzenia z dn. 16. IV. 1935 r. przywóz następujących przedmiotów jest wolny od cła: korek rozdrobniony surowy lub przerobiony, płynna lecznicza parafina, nafta, wazelina, mięso i mąka rybna.

W/g rozporządzenia władz mandatowych z dn. 16. IV. 35. wysokość wwozu mąki, mąki grysikowej, żyta, pszenicy ma być na każdy kwartał oddzielnie uregulowana. Specjalny wydział zajmie się publikowaniem najpóźniej do końca drugiego miesiąca, każdego kwartału wysokości kontyngentu. Następnie kontyngent tych towarów rozdzielany będzie między poszczególnych importerów. Osoby zainteresowane winny się zawczasu starać o pozwolenie wwozu.

W/g rozporządzenia z dn. 16.IV. 35 wprowadzone zostały między innemi następujące zmiany w taryfie celnej:

218a	Kalafiory marynowane oraz ogórki marynowane	25 0/0 od val.
230	Kartofle	
	od 1 kwietnia do 15 lipca	3 mils. od 1 kg
	od 15 lipca do 31 marca	1 mils od 1 kg
269	Sok pomidorowy i inne wyroby z pomidorów .	25 0/0 od val.
271	Zabawki.	
	(1) miękkie zabawki w całości lub częściowo z pluszu, welwetu, wełny, bawełny lub podobnych materjałów	25 0/0 od val.
	(11) inne zabawki	12 0/0 od val.

SZWECJA, Z ważnością od 29. IV. 35 wprowadzone zostały między innemi następujące dodatki celne do zasadniczych opłat celnych:

poz. tar.		cło zasadnicze w koronach	dodatek
710	butelki i słoiki: nieszlifowane bez malowideł, złocenia lub jakichkolwiek innych upiększeń grawerowanych		
710	o pojemności 100 cm.	10	10
711	o większej pojemności: butelki z zielonej lub bronzowej masy dla napojów stołowych, wody mineralnej, dla napojów odświeżających, wina lub spirytualji	2	4
712	innego rodzaju	6	6
z 713	ze szlifowanemi kantami lub dnem, z borowanym, szlifowanym lub nieszlifowanym kantem bez malowideł, złoceń lub innych upiększeń	15	25

Na podstawie § 2 rozporządzenia z dnia 14 czerwca 1933 r. o podatku na makuchy i pewne rodzaje mąki pastewnej, znosząc odnośne postanowienia z dnia 31 maja 1934 roku, rząd wprowadził podatek od makuchów z siemienia lnianego i od mąki lnianej w wysokości kor. 0.03 za kg., od innych pasz — w wysokości kor. 0.05 za kg. wagi netto towaru.

Rozporządzenie weszło w życie dnia 6. IV. 35.

Zmiany taryfy celnej szwedzkiej, wprowadzone na skutek układu handlowego z Francją, obowiązujące od dnia 1. IV. r. b., są następujące:

	Owoce i jagody jadalne		Cło od 100 kg. w koronach
72 : 1	daktyle	netto	10.—
118	pasztet z wątroby gęsiej		400.—
	Trunki alkoholowe mające więcej niż 25% alkoholu:		
154 : 1	likiery	100 litr.	175.—
154 : 2	absinthe, oraz bez względu na procent alkoholu, inne trunki wyskokowe z dodatkiem cukru lub innych zapraw powodujących błędne oznaczenie ilości alkoholu przy próbie	100 litr.	250.—
158 : 1	koniak (100 ltr. bez względu na moc alkoholu)		125.—
158 : 2	inne gatunki		200.—
	Mydło		
264 : 1	krem oraz mydło do golenia perfumowane E. (netto z dodatkiem pewnego opakowania		100.—
264 : 2	mydło perfumowane w sztukach, łącznie z mydłem przeźroczystem E.		80.—
	Mięso ptasie:		
Nr. taryfy 7	Nr stat. 12 wątroby gęsie		200.—
	Konserwy mięsne, owocowe, jarzynowe, grzybne		
Nr. 143, 317, 318, 319, 320, 321	(inne gatunki, za wyjątkiem anchois marmelady z pomarańczy, cytryn, pikli i champinjonów E.		25.—

WIELKA BRYTANJA. Obecnie ogłoszony tekst Finance Bill'u zawiera w § 10 nowe zarządzenie dotyczące zasady wyceniania towaru wwożonego dla pobierania cła ad valorem. Zasadniczo wartością celną importowanego towaru jest cena, którą za niego można osiągnąć w chwili wwozu na wolnym rynku. Dla obliczania tej ceny należy przypuścić:

a) że towar jest dostarczony nabywcy w porcie wwozu lub w miejscu wwozu i że zostały zapłacone fracht, ubezpieczenie, komisowe i inne opłaty i wydatki, które wynikały z umowy sprzedaży i obsługi w tym porcie lub na tym placu, wyłączając cło wwozowe),

b) że tylko cena sama jest wyłączną równowartością za sprzedany towar,

c) że ani sprzedawca ani jakakolwiek osoba związana z nim interesami nie jest zainteresowana ani pośrednio ani bezpośrednio w dalszem odsprzedaniu.

d) że między sprzedawcą i nabywcą poza stosunkiem handlowym wytworzonym przez sprzedaż towaru, nie ma i nie będzie miało miejsca w związku z tą tranzakcją jakiekolwiek umowne lub inne porozumienie handlowe.

Na skutek zalecenia Doradczej Komisji Celnej dodatkowe cło na żelazo, stal i wyroby z nich, wprowadzone rozporządzeniem p. t. „Additional Import Duties" (Nr. 6) Order 1935, zostaje zniesione na przeciąg 3 miesięcy począwszy od dn. 8 maja 1935 r.

Zalecenie Komisji miało miejsce w wyniku niedawnych rokowań pomiędzy brytyjskim przemysłem stalowym i żelaznym a międzynarodowym kartelem.

Partja konserwatywna wypowiedziała się jednogłośnie w interesie gospodarstwa narodowego za podniesieniem brytyjskiego przemysłu buraka cukrowego i zaproponowała, by zamiast dalszego wypłacenia subsydjów podwyższyć stawki celne na cukier pochodzenia zagranicznego, stosując cła uprzywilejowane przy produktach pochodzenia brytyjskiego.

Rokowania w powyższej sprawie przy współudziale min. skarbu i rolnictwa mają się niebawem rozpocząć.

Dn. 16. V. 35 ogłoszono w Board of Trade projekt rozporządzenia, według którego dla soli w małych paczkach wprowadzono przymus znakowania pochodzenia.

Równocześnie opublikowano zarządzenie władz celnych, w myśl którego przy zachowaniu pewnych warunków dozwolony jest wwóz jako próbek pocztowych, niektórych artykułów podlegających cłu.

Import Duties Advisory Commitee opracowuje obecnie wnioski w sprawie podwyżki cła na wwóz konserw, szynek i słoniny.

WŁOCHY. Rząd włoski mianował komisarza dewizowego, którego zadanie polegać będzie na kontrolowaniu handlu i obrotu płatniczego z zagranicą oraz rozdziale dewiz.

W działalności swej komisarz kierować się będzie postanowieniem rządu włoskiego, powziętem jeszcze w lutym r. b., zmierzającem do ograniczenia przywozu zagranicznych towarów oraz zahamowania odpływu złota z Banku Włoskiego. Przy zezwoleniach na import uwzględniane będą przedewszystkiem surowce konieczne dla przemysłu włoskiego.

Według ostatnich zarządzeń począwszy od 1. V. 1935 roku urzędy celne przy ustalaniu ilości towaru dopuszczonej do przywozu kierować się mają, jak dotychczas, dowodami z dokonanego przywozu w r. 1934, jednak bez względu na to, czy nazwisko importera odpowiada nazwisku wskazanemu w dokumencie celnym. Oznacza to, że nie jest wymagane, by importerem była osoba ta sama, która importowała dany towar z zagranicy w r. 1934.

W Gazzetta Ufficiale z 13 maja ukazał się dekret ministerjalny z daty 7 maja b. r. wydany przez Ministra Finansów w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj i Rolnictwa, który do listy B towarów zakazanych do wywozu wg. dekretu król. z 14 listopada 1926 — wprowadza:

srebro w sztabach, wlewkach, złomkach i w stanie sproszkowanym (Art. 1)

oraz postanawia, że:

osobom udającym się zagranicę wolno wziąć z sobą w monetach srebrnych maximum 50 lirów (Art 2)

Dekret powyższy wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

W Gazzetta Ufficiale z dnia 20 lutego r. b. ukazał się dekret królewski z daty 24 stycznia b. r. rozciągający na kolonje włoskie dekret minist. z 15 grudnia 1934 r. odnośnie ograniczeń dewizowych.

Według zarządzenia tegoż dekretu zabroniony jest wywóz z jakichkolwiek powodów i w jakiejkolwiek postaci biletów bankowych, przekazów i czeków płatnych we Włoszech, kolonjach i posiadłościach, jak również wszelkich innych papierów wartościowych opiewających w lirach.

Banki, instytucje i firmy, na które powyższe papiery są wystawione lub w których są płatne albo też w posiadaniu których się znajdują, winny natychmiast zawiadomić Instytut Komisyjny o fakcie obiegu tych papierów zagranicą z podaniem szczegółów.

Wyjeżdżającym zagranicę dekret pozwala na wywóz banknotów w odcinkach niewyższych niż 100 lir. i na ogólną sumę 2.000 lir. Z tego zezwolenia nie mogą korzystać osoby udające się zagranicę kilkakrotnie w jednym i tym samym miesiącu, jak również osoby zamieszkałe w pasie pogranicznym. Osoby te mogą zabrać ze sobą kwotę w proporcjonalnej wysokości do ich krótkiego pobytu zagranicą.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Asuncion (Paragwaj), pragnie nawiązać kontakt z wytwórniami polskiemi, które mogłoby jej dostarczyć artykułów piśmiennych wszelkiego rodzaju. P/12804/61/Ż.

Firma syryjska interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż celem objęcia przedstawic. 12969/4E/Ż.

Firma w Antwerpji interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskiej wytwórni wódek. P/13867/32/Ż.

Firma w Casablance pragnie nawiązać kontakt handlowy z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/13165/3R/Ż.

Blaszane tace z deseniami poszukiwane są przez firmę egipską. P/14037/3M/Sz.

Firma holenderska poszukuje wszelkiego rodzaju artykułów nadających się na eksport do Indji Holend., oraz Australji. P/12338/4T/Sz.

Wyroby cukiernicze szczególnie czekolada i wafle mogą znaleźć zbyt na rynku egipskim. Szczegóły w Instytucie. P/11293/3M/Sz.

Firma meksykańska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie: drutu elektr., kabli, wszelkich aparatów, lamp i żyrandoli. P/13403/30/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY SZKOLNICTWA

O WYBÓR SZKOŁY ZAWODOWEJ.

Zbliża się koniec roku szkolnego. Rodzice, których dzieci opuszczą teraz szkołę powszechną — staną przed trudnem pytaniem: gdzie te dzieci dalej skierować, jaki zawód im wybrać. aby swą decyzją zabezpieczyć im najpewniej i najskuteczniej możność zarobkowania. W dzisiejszych ciężkich czasach rozstrzygnięcie tego pytania musi w wielu wypadkach uwzględnić ten właśnie moment bardzo ważny. Nie każdy bowiem rozporządza tak poważnemi środkami, aby dać dziecku możność nauki nietylko w szkole średniej, ale potem również licealnej i wyższej — bo to kosztuje drogo i opóźnia moment rozpoczęcia samodzielnego zarobkowania, o szereg lat. Każdy rok nauki szkolnej jest przecież połączony ze znacznemi wydatkami na naukę, utrzymanie, ubranie, książki etc. Dlatego też rodzice, oddający dzieci do średniej szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej, powinni się dobrze obliczyć, na ile lat nauki dziecka wystarczą im środki materjalne i czy są w stanie bezwzględnie zapewnić dzieciom ukończenie studjów wyższych. Bo pamiętajmy o tem, że przerwanie nauki, to wielka strata dla uczącego się, to nieraz jego wykolejenie na całe życie. Ileż to razy, bez względu na swe możliwości finansowe, rodzice projektują dla dzieci dyplomy najwyższych stopni, a potem okazuje się, że trzeba przerwać naukę i zacząć zarobkować. Łatwo się o tem przekonać z danych statystycznych, wykazujących, jak mały stosunkowo procent wstępujących do szkoły wyższej kończy ją. Im nauka trwa większą ilość lat, tem, rzecz oczywista, ten procent jest mniejszy. Duża ilość niedouczonych, odpadających ze szkół wszelkich rodzajów wskutek braku środków na dalsze studja, to niewątpliwie ujemny objaw społeczny, któremu należy przeciwdziałać. Przeciwdziałać przez trafny wybór szkoły, do której ma się dzieci posyłać, której ukończenie najprędzej da im możność samodzielnego zarobkowania. — Dlatego niewątpliwie w wielu wypadkach wybór rodziców paść powinien w tym roku na szkoły handlowe. Ich nowa organizacja jest bowiem tak pomyślana, żeby absolwentom dać możność zarobkowania już po ukończeniu gimnazjum kupieckiego, a więc szkoły średniej, bez potrzeby kończenia zakładu naukowego wyższego. Po ukończeniu bowiem nauki w tego typu szkole młodzież otrzymuje pewien zamknięty, w zwartą całość ujęty zasób wiedzy, która wystarcza do rozpoczęcia pracy w handlu. Szkoły te przyjmują młodzież po ukończeniu szkoły powszechnej. Ponadto absolwenci średnich szkół hadlowych, wobec równości ich uprawnień ze szkołami ogólno-kształcącemi, mogą — albo rozpocząć pracę zarobkową, albo też o ile warunki im na to pozwolą — dalej się kształcić, a mianowicie w liceach i instytutach handlowych.

Z powyższych uwag wynika, że gimnazja kupieckie są wysoce dogodne dla młodzieży ze wszystkich sfer. Zmiana warunków materjalnych rodziców, gdy mieli oni pierwotnie zamiar zapewnienia dziecku ukończenia uczelni wyższej — nie złamie mu przyszłości, o ile ukończyło średnią szkołę handlową, albo ponadto, liceum handlowe. Wobec krótkiego bowiem okresu nauki (3-4 lata w gimnazjum kupieckiem, a 2 — 3 lat w liceum handlowem) — niebezpieczeństwo niedokończenia nauki ze względów materjalnych jest tu małe, gdyż na taki okres rodzice łatwiej mogą obliczyć swoje siły finansowe, zwłaszcza, że sama nauka w tych szkołach nie jest kosztowna. Z krótkiego stosunkowo okresu nauki w szkole handlowej nie należy wyciągać wniosku, że posiada ona mniejszą wartość; przeciwnie, np. absolwenci tych szkół posiadają w służbie państwowej uprawnienia równorzędne z temi, jakie dają inne szkoły o większej liczbie lat nauki. Czasokres nauki handlowej wynika z charakteru zawodu handlowca, do którego szkoła może tylko przygotować, ale który pełnię potrzebnych kwalifikacyj zdobywa dopiero w praktyce.

WYDAWNICTWA

KSIĄŻKA O PORCIE W KOPENHADZE.

Nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu wyszła świeżo książka p. Bolesława Leitgebera p. t. „Port Kopenhaski". Książka ma sporą objętość (256 str. druku) i jest zaopatrzona w tablice, djagramy i mapy. Książka omawia nie tylko urządzenia portowe, lecz również ruch okrętowy i towarowy i ogólny handel Kopenhagi. Książka o porcie, który, słusznie nazwany jest „kluczem Bałtyku", stanowi ważny przyczynek do poznania wielu szczegółów nie tylko handlu bałtyckiego. ale i handlu portów polskich.

WYSTAWY I TARGI

ODROCZENIE OTWARCIA TARGÓW FUTRZARSKICH W WILNIE.

Otwarcie Międzynarodowych Targów Futrzarskich w Wilnie zostaje przeniesione na dzień 29-go czerwca rb. z okresem trwania do 14-go lipca 1935 — włącznie.

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH WROCŁAWSKICH.

W czasie od 16—19 maja br. odbyła się we Wrocławiu Wystawa Południowo-Wschodnia (Süd-Ost Ausstellung) w połączeniu z 61 targiem maszyn rolniczych i pokazem bydła i koni.

Poraz pierwszy w ramach tej wystawy reprezentowane były firmy zagraniczne, zgrupowane w odrębnych pawilonach. Oficjalnie wzięły udział państwa: Polska, Jugosławja, Rumunja i Bułgarja.

Z ogólnej charakterystyki wystawy należy wydzielić właściwe targi maszyn rolniczych, które równocześnie, jak w latach ubiegłych, służyły jako punkt oparcia dla małej i średniej własności rolnej o charakterze czysto regjonalnym. Konjunktura przesileniowa spowodowała, że nastąpił zwrot zainteresowania ku działom dóbr bezpośredniego spożycia, czego dowodem na targach wrocławskich było skoncentrowanie uwagi na artykuły masowej potrzeby, na sprzęty i narzędzia rolnicze, nieodzowne w gospodarstwie, podczas gdy większe maszyny były jedynie w niewielu wypadkach przedmiotem tranzakcyj gmin.

Do najliczniej reprezentowanych artykułów zaliczać należy pługi ręczne, narzędzia rolnicze i ogrodowe, centryfugi, obrabiarki i pompy studzienne. Największem zainteresowaniem cieszyły się żniwiarki i młocarki.

Przechodząc z kolei do wystaw kolektywnych eksporterów zagranicznych stwierdzić należy, iż ekspozycja ich miała charakter zgoła odmienny. Stoiska Rumunji, Jugosławji i Bułgarji miały charakter prawie wyłącznie propagandowy.

Stoiskie polskie, zorganizowane przez Państwowy Instytut Eksportowy w Warszawie wyróżniało się rozmiarem, ilością eksponatów, a zarazem formą ekspozycji. Ekspozycja polska poza częścią oficjalną miała charakter handlowy.

Podział stoiska według grup towarowych przedstawiał się następująco: 1) mak, gorczyca, rzepik, łubin, wyka, peluszka, fasola, groch (7 polskich firm eksportowych przedstawiło próby), 2) grzyby (3 firmy polskie zaprezentowały grzyby świeże i suszone rozmaitych asortymentów), 3) len, konopie (3 najważniejsze firmy eksportowe), 4) szczecina, włosie (szereg prób z tego działu zaprezentowały 2 firmy), 5) pierze i puch (10 firm polskich), 6) żołądki cielęce i pęcherze (2 firmy), 7) smalec (2 firmy). Ekspozycję dopełniały próby i wzory różnych asortymentów drzewa oraz wytwory sztuki ludowej. Całość przedstawiała się bardzo efektownie i wywoływały wyraźne zainteresowanie ze strony zwiedzających.

W ramach układu kompensacyjnego i targowego między targami poznańskiemi a targami wrocławskiemi dokonano tranzakcyj na blisko 3.000.000 złotych. Ze względu jednak na charakter umowy musiała nastąpić redukcja zawartych tranzakcyj do wysokości sprzedanych towarów niemieckich na targach poznańskich. Niezależnie od konkretnych tranzakcyj eksportowych, zawartych w ramach wystawy, eksporterzy polscy zawarli, względnie mieli możność pertraktacyj z szeregiem niemieckich importerów co do prywatnych interesów kompensacyjnych.

Rzec można, że bilans wystawy wrocławskiej wypadł naogół dla naszych eksporterów korzystnie, przyczyniając się przedewszystkiem w znacznej mierze do nawiązywania stosunków między kupcami i do ściślejszego kontaktu gospodarczego.

PRZECIWKO ŁOSOSIOWEJ KARJERZE DORSZA.

Propaganda za spożyciem ryb morskich z własnych połowów ma dla naszego rybołówstwa morskiego, a wraz z niem i dla całej sprawy morskiej i wykorzystania własnego wybrzeża pierwszorzędne znaczenie. Dziś już nie ulega wątpliwości, że jedyną poważną przeszkodą dla dalszego rozwoju własnych połowów ryb na Bałtyku i dalej, na morzu Północnem i na wodach otaczających Islandję jest niewystarczająca, a w letnich miesiącach poza wybrzeżem śmiesznie mała konsumcja ryb morskich, i to właśnie tańszych jej gatunków, bo flįder i dorszy. Dorsz zwłaszcza, łowiony przez rok cały, jest rybą tak tanią, że cena jej nabycia u rybaków niknie wprost wobec ceny pośrednictwa i transportu. Mimo to rybacy zmuszeni są już w marcu ograniczać i w kwietniu prawie powszechnie zaprzestawać tych połowów, gdyż nie znajduje się na nie odbiorców: już wiosenne dorsze magazynowane są w chłodni portu rybackiego, skąd wychodzą po miesiącach dwóch, trzech i więcej w dobrym, a jednak *odmrażanym* do jedzenia, po dłuższem magazynowaniu, stanie.

Wypełnienie chłodni automatycznie stawia kres możliwości dalszych połowów. Rybacy skazani są na bezczynność, gdyż nikt nie chce przejąć od nich ryb oczyszczonych już z głów i wnętrzności, po cenie 14 gr za kg.

Przypomnijmy sobie, że rozchodzi się o rybę wielką i tłustą, o dużej wartości odżywczej, idealną do zupy rybnej, w smażeniu jednakże wybornej tylko o ile ryba trafi na patelnię w zupełnie dobrym stanie. Widzimy, że mamy do czynienia z typowym podstawowym artykułem spożycia warstw pracującej ludności, tak jak to ma miejsce na północy i zachodzie, i jak to być powinno u nas, na Pomorzu i w całej Rzeczypospolitej, za wyjątkiem może wschodnich i południowo - wschodnich części państwa.

Taniość dorsza i możliwość utrzymywania połowów przez cały rok, obok jego wysokiej wartości odżywczej. otworzyć mu powinna drogę do kuchni wszystkich mniej zamożnych rodzin, do jadłodajń społecznych i utrzymywanych w celach zarobkowych, a przedewszystkiem do specjalnych propagandowych smażarń ryby, z których w północno - zachodniej Europie szybko się rozwijały od szeregu lat smażarnie i restauracje rybne zwykłe, dochodowe.

Tymczasem u nas na razie sprawa rozwija się odmiennie: dorsz przechodzi raczej karjerę łososiową. To znaczy, pojawia się niewielkie pod względem masy zainteresowanych, ale nacechowane ciekawością a nawet trochę snobizmem wzięcie dla dorsza. — „Jadłem dorsza“ może powiedzieć taki mieszkaniec Warszawy, Łodzi, Poznania, miast śląskich, po spożyciu niezbyt świeżego dorsza, kupionego na rynku po 1.60 zł; za kg. A w restauracji tychże miast można otrzymać na życzenie dorsza po cenie już niewiele różniącej się od ceny łososia, podczas gdy ryby te na wybrzeżu mają taką rozpiętość ceny: Dorsz 14 gr. za kilogram, łosoś 2.60 zł. za kg.

Oto jak piękną, prawdziwie łososiową karjerę przechodzi u nas dorsz, dostając się w głąb kraju, a przytem nawet nie będąc w pierwszorzędnej kondycji. Nie dziw że „wywóz“ dorsza z wybrzeża do kraju niezbyt tęgo idzie.

W Gdyni przed rokiem istniał „przedsiębiorca“, sprzedający i wysyłający wgłąb kraju po 5 zł. flakony z autentyczną wodą morską. Gdyby rybak miał brata w Warszawie, któryby sprzedawał mu po 1.60 kilo dorsze w Warszawie na rynku, toby zapewne robił interes tej samej kategorji: że taka sprzedaż dorszy się „nie rozwija“, że „Warszawa nie zna się na rybach morskich“, to zapewne nie jest ani winą rybaków, ani winą dorszy, ani winą Warszawian.

Coś więc należy uczynić ażeby dorsz mógł być spożywany w kraju przy rozsądnych cenach i w jaknajlepszych warunkach konserwacji. A do tego należy:

Racjonalna i umiarkowana polityka sprzedaży hurtowej dorsza wgłąb kraju.

Racjonalne taryfy kolejowe i warunki przewozu dla tej taniej i łatwopsującej się ryby.

Racjonalne warunki sprzedaży i konserwacji w większych ośrodkach miejskich. z roztoczeniem opieki ze strony samorządu miejskiego.

Uruchomienie smażarń ryby.

Propaganda i pokazy.

Przesąd jakoby tania ryba morska była konkurencją dla miejscowej produkcji ryb stawowych, a tembardziej dla mięsa, winien być również przez racjonalną propagandę rozwiany. *KLT.*

KRONIKA

— **SYTUACJA NA RYNKU SOLONEGO ŚLEDZIA.** W chwili obecnej utrwalona poprzednio słaba tendencja pozostaje bez zmiany, wobec martwego sezonu, a po części bliskości nowego sezonu.

Tegoroczne połowy rozpoczęły się wcześniej niż zwykle i już za tydzień oczekiwać można śledzi z nowych połowów. Wypadły one znakomicie i obfitość nowych połowów przyczynia się również do spadku cen na istniejące zapasy. Handel gdyński importowy najmniej jeszcze jest tem dotknięty, gdyż jak wiadomo nowe połowy dają początkowo naj-

przedniejsze gatunki — matjasy, zasadniczo nie stanowiące konkurencji tutejszym zapasom śledzi yarmoutskich.

Obecnie ceny trzymają się na poziomie 58-64 złotych za beczkę, lub za dwie półbeczki (przy śledziach yarmoutskich obecnie niema różnicy ceny za dostawę w półbeczkach). Za I trade różnych gatunków płaci się zależnie od wielkości i jakości 61—64 złote, za ordinary 58 — 60.

— PRZYJAZD ESTOŃSKO-FIŃSKIEJ FLOTYLI DLA POŁOWÓW ISLANDZKICH DO GDYNI. — W połowie czerwca pojawiła się w Gdyni w liczbie 7 parowców różnej wielkości estońsko-fińska flotyla połowów islandzkich w celu bunkrowania. Statki te wyruszają na kilka miesięcy na wody otaczające Islandję dla połowów i równocześnie solenia przedniejszych śledzi islandzkich.

Zeszłoroczna flotyla, zorganizowana poraz pierwszy, liczyła tylko trzy statki, dwa większe po 5 do 7 tysięcy ton nośności i jeden pomocniczy o pojemności tysiąca ton. Prócz tego wielkie statki miały na pokładzie kutry i łodzie dla połowów, jak również wysoko spiętrzone stosy beczek przygotowanych do masowego solenia. W tym roku ilość pomocniczych statków znacznie większona. Prócz zeszłorocznego fińskiego statku pomocniczego są jeszcze 4 takież mniejsze statki estońskie.

Naogół skład tegorocznej flotyli dobitnie wskazuje, iż zeszłoroczna pionierska wyprawa islandzka okazała się bardzo pomyślną. Jak wiadomo połowy islandzkich śledzi noszą charakter wybitnie międzynarodowy i wobec dużych odległości tych połowów dla ich uczestników od krajów macierzystych wszyscy stosują zbliżone do siebie sposoby ostatecznego solenia do beczek na morzu.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	25. 6.	29. 6.	3. 7.	6. 7.

Uwaga: Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku. Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Pickhuken — z Gdyni 21. 6.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 24. 6.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Theseus	24. 6.	26. 6.
Minos	1. 7.	3. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 27. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 20. 6.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 1. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 29. 6.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 26. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Victor	25. 6.	29. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 25. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 28. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 24. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 25. 6. z Gdańska 28. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 20. 6.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Phuedra	1. 7.	3.7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Buszard	27. 6.	29. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	18. 6.	21. 6.	29. 6.
Cieszyn	25. 6.	28. 6.	3. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Buszard — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 24. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 27. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

s/s Lublin z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 27. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Taarnbolon — z Gdyni 25. 6.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hagne — z Gdyni 22. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 24. 6.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 22. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 19. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Prociha — z Gdyni 26. 6.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland z Gdyni 22. 6. s/s Hikernie — z Gdyni 1. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplana — z Gdyni 29. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 18. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Succia — z Gdyni 4. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Aura — z Gdyni 21. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques
Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Gunnaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)
Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Bellerophon — z Gdyni 6. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon
Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane
Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

21 czerwca:

s/s AURA z Helsinek po ład. do Ameryk. Południowej Bergenske.
s/s LARACHE lin. portugalska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s PICKHUBEN lin. z Hamburga po ład. do połudn. Finlandji, Lenczat.
s/s GLITT ze złomem Rummel & Burton.
s/s OMONIA po węgiel PAM.
s/s UTKLIPPAN po węgiel, PAM
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.
s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.

22 czerwca:

s/s CHORZÓW z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s HELDER po ładunek do Leith, Reinhold.
lichtugi MENJA i FENJA z rudą, Behnke & Sieg.
ż/m VESTA ze złomem, Rummel & Burton.

23 czerwca:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku dla wyładowania, Am. Sc. Line.
m/s OREGON EXPRESS z Los Angeles z owocami, Bergenske.

24 czerwca:

s/s BALTONIA lin. (lub 26-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub. 26-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska dla ładowania, Bergenske.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.
s/s THESEUS lin. z Bremy dla wyład. i ład. do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s CIESZYN z Helsinek i Tallinna, ładuje do Antwerpji i Rotterdamu, Żegl. Polska.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HELFFRID po węgiel, Bergenske.
s/s POLARIS po węgiel, Speed.
s/s GÖTA po węgiel, Speed.

25 czerwca:

s/s ŚLĄSK z Antwerpji i Rotterdamu z ład.: ładuje do Tallina i Helsinek. Żeg. Polska.
m/s GUNNAREN lin. z połudn. i zachodn. Afryki dla wyład., Bergenske.
s/s HECTORR lin. z Rotterdamu i Bremy dla wyład. i ład. do Królewca i Bremy, Wolff.
s/s MARIEHOIM lin. wsch. szwedzka dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VICTOR lin. z Hamburga dla wyład. i ład.. Prowe.
s/s HEROS po węgiel. Speed.
s/s GÖTA po węgiel, PAM.
s/s OLTUL po węgiel. PAM.
s/s BERNHARD BLUMENFEID po węgiel. PAM.

26 czerwca:

s/s PROCIDA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrkoppingu dla wyład. i ład. Żegl. Polska.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ład.. Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład., Reinhold.
s/s SAIMA ze złomem. PAM.

27 czerwca:

m/s BLALAND lin. z portów greckich. Pol.-Levant.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterd. dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s PRAHOWA, po węgiel PAM.
s/s ERNST H. STINNES II po węgiel, PAM.

28 czerwca:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku z towarami. Am. Sc. Line.
s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania. Bergenske.

TREŚĆ:

Administracja Biuletynu prosi uprzejmie swych prenumeratorów o wpłacenie prenumeraty zaległej oraz na III kwartał bieżącego roku. Po 1-szym lipca administracja roześle pocztowe zlecenia inkasowe na sumy należne za Biuletyn.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 czerwca 1935 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Uwagi o położeniu w Gdańsku

Za kilka dni upływa dwa miesiące od przeprowadzenia w Gdańsku dewaluacji guldena. Dewaluacja ta, jak się od początku można było spodziewać, stała się tylko wstępnym krokiem do dalszych powikłań w całym organizmie Wolnego Miasta. W swej konsekwencji powikłania te w poważnej mierze odbiły się na interesach polskiego zaplecza, w pierwszym rzędzie najbliższego, a więc Pomorza, a dalej na interesach wszystkich tych czynników gospodarczych Polski, które przez Gdańsk, port i miasto, załatwiały transakcje w zakresie handlu zagranicznego.

Obecnie daje się już z całą dokładnością ustalić, że dewaluacja guldena, święta bankowe, w praktyce oznaczające nie co innego, jak moratorjum, a dalej ograniczenia dewizowe, wywołane zostały stanem budżetu Wolnego Miasta Gdańska, od szeregu lat, a w szczególności w ciągu dwóch lat ostatnich w żadnym stopniu nie odpowiadającego wewnętrznym siłom finansowym.

Wielokrotnie wysuwane pod tym względem ostrzeżenia czynników kompet. tak wewnętrznych, jak zewnętrzn. nie odnosiły żadnego skutku i gospodarka budżetowa w dalszym ciągu prowadzona była ponad stan, bez żadnej kontroli publicznej wobec nieprzedstawiania budżetu do zatwierdzenia Volkstagowi gdańskiemu.

Środek drastyczny, jakim była dewaluacja guldena do poziomu złotego, mógłby okazać się efektywnym tylko w tym wypadku, o ileby zarządzenia, zmierzające ku zrównoważeniu budżetu gdańskiego, przeprowadzone zostały, jako akcja wstępna do dewaluacji. Dewaluacja bez tego przygotowania a do tego jeszcze przy braku zaufania do waluty własnej ze strony ludności nie dała żadnego pozytywnego rezultatu dotąd i jest kwestją wątpliwą, czy i na dalszą metę przyczyni się do opanowania sytuacji, jaka się wytworzyła.

Wstrząsy, jakie przechodzi życie gospodarcze Gdańska, jak już zaznaczono wyżej nie mogły nie odbić się na interesach polskich. Stosunki handlowe pomiędzy Gdańskiem a Polską coraz bardziej rozwijać się zaczęły od początku okresu, gdy obroty handlowe pomiędzy polskim obszarem celnym a obszarem celnym niemieckim, poczęły się kurczyć na skutek utrudnień, jakie wynikały z restrykcyj w wymianie towarowej Rzeszy Niemieckiej z szeregiem państw zagranicznych wogóle a z Polską w szczególności. Sytuacja, jaka w tych warunkach powstawała, sprzyjała rozwojowi obrotów handlowych polsko - gdańskich, a utrudniała utrzymywanie nadal w szerokich rozmiarach wymiany handlowej pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Gdańskiem. W rezultacie sfery handlowe i przemysłowe polskie chętnie zawierały transakcje z kontrahentem gdańskim, tem bardziej, że ogólnie biorąc, kontrahent ten wywiązywał się ze swych zobowiązań w stosunku do dostawców polskich w sposób zadawalający. Nic więc dziwnego, że ze strony polskiej dla ułatwienia wymiany towarowej odbiorcy gdańskiemu udzielane były kredyty i że pewną ilość transakcyj zawierano w walucie gdańskiej. Dewaluacja guldena dotknęła poważnie interesy polskie w pierwszym rzędzie przez zdeprecjonowanie kredytów guldenowych i polskich wkładów w bankach gdańskich; dalej, dzięki moratorjum, sparaliżowane zostały rozrachunki, oparte na transakcjach

wekslowych, wreszcie restrykcje dewizowe uniemożliwiły wogóle wycofanie do Polski pieniędzy, należnych za dostarczone odbiorcy gdańskiemu towary. Trudno jest oczywiście ustalić, chociażby w przybliżeniu, straty, jakie strona polska z tak wytworzonej w Gdańsku sytuacji poniosła. Wydaje się, że obliczenie zamrożonych w Gdańsku należności na 60 milj. złotych nie można poczytywać za wygórowane.

W jaki sposób da się powetować straty z tego faktu wynikające. dotąd jeszcze nie wiadomo. Nie ulega jednak wątpliwości, że podstawa prawna do poparcia pretensyj polskich jest bezsporna, wobec naruszenia przez stronę gdańską wyraźnych zobowiązań, zawartych w umowie warszawskiej z roku 1921, której art. 195 wyraźnie chroni interesy polskie przed skutkami restrykcyj walutowych.

Charakterystycznym szczegółem pod tym względem jest, że ze strony gdańskiej bynajmniej nie neguje się słuszności pretensyj polskich, wynikających z naruszenia przez Gdańsk podpisanych przez siebie zobowiązań, nie wskazuje się natomiast drogi, jaką strona gdańska obierze dla zlikwidowania słusznych pretensyj polskich.

W istniejących warunkach wewnętrznych wątpliwem jest, czy obecne władze gdańskie będą w stanie własnemi siłami sytuację opanować wobec niemożliwości drogą legalną wprowadzenia zapowiedzianych drakońskich zamierzeń oszczędnościowych oraz wobec braku skłonności ze strony gdańskiej do sięgnięcia po pomoc zewnętrzna pod oczywistym warunkiem dania odpowiednich gwarancyj.

Niemniej stwierdzić należy, że władze gdańskie zdają sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie tego rodzaju stan przynosi obrotom portu gdańskiego. Tej okoliczności przypisać należy, że niemal od początku powikłań walutowych wydawane były specjalne zarządzenia, mające na celu ułatwienie funkcjonowania aparatu portowego, czy to w formie zwolnienia od restrykcyj sum, potrzebnych na wypłaty portowe, czy też przez utrzymanie wszelkiemi sposobami skutków, dla portu gdańskiego dodatnich, dewaluacji guldena i obniżenia w ten sposób kosztów przeładunku towarów.

Nie da się już obecnie ustalić, jakie pomimo tych wszystkich zarządzeń, spustoszenia w ogólnem położeniu gospodarczem Gdańska pociągnęły za sobą perturbacje walutowe. — Pierwszy miesiąc eksperymentów przyniósł już wydatne zmniejszenie obrotów portowych, przyniósł ponadto nieobliczalne straty w obrotach handlowych miasta Gdańska i wreszcie spowodował ucieczkę wszelkiemi drogami legalnemi i nielegalnemi walut obcych oraz przeniesienie, o ile to tylko okazało się możliwem, rozrachunków z tytułu transakcyj, zawieranych w porcie i w mieście, na teren poza Gdańskiem. Ponadto powszechne poderwanie zaufania do własnej waluty siłą faktu w dosyć znacznych rozmiarach spowodowało wprowadzenie do obrotu wewnętrznego pieniądza polskiego i spekulację walutą gdańską na własnym terenie i poza jego granicami.

W tych warunkach pierwotne zamierzenia władz gdańskich ożywienia życia gospodarczego Wolnego Miasta przez obniżenie waluty polepszenia położenia budżetowego, początkowo w wyniku ożywienia konjunktury, a dalej przez zastosowanie oszczędności budżetowych, wstrzymania za pomoca restrykcyj dewizowych ucieczki walut obcych, służących za pokrycie guldena i wreszcie zmniejszenia obiegu guldena przez organiczenia kredytowe i utrudnienia w dysponowaniu kontami w bankach i kasach oszczędności, wydają się być poważnie, jeśli nie wręcz ostatecznie zachwiane.

Naglącem zadaniem ze strony polskiej było i pozostaje nadal przedsięwzięcie wszelkich środków ku powetowaniu strat, już poniesionych oraz unikanie wszelkich transakcyj z Gdańskiem, które mogłyby straty te powiększyć. *L. G.*

O małych motorowcach

W N-rze 13 Biuletynu był wydrukowany interesujący artykuł p. E. Urbańskiego o szkunerach dla polskiej marynarki handlowej.

W związku z powyższem zwracamy uwagę na typ małych motorowców, bez żagli, o ładowności około 330 ton, których typ został specjalnie przestudjowany w Holandji i które się rentują nawet w obecnych kryzysowych czasach. Jest uwagi godne, że załoga takiego małego motorowca składa się zaledwie z 5-ciu ludzi.

Pomijając te względy, że powstanie polskiej floty takich małych statków uniezależniłoby nas od obcego tonażu tej kategorji, który jak widać z artykułu p. Urbańskiego, odgrywa znaczną rolę w ruchu naszych portów, należałoby mieć na względzie, że te statki, o największem zanurzeniu przy pełnym ładunku 2 m. 60 m/m mogłyby dochodzić do Tczewa, gdzie widzieliśmy kilkakrotnie s/s „Gdańsk" Żeglugi Polskiej o zanurzeniu przeszło 3,30 m., a być może przy odpowiednim stanie wody na Wiśle ewent. przy niepełnym ładunku te statki mogłyby dochodzić nawet do wyżej położonych przystani wiślanych.

W ten sposób część naszych przystani nad Wisłą w obrębie działalności Izby Prze-

mysłowo-Handlowej w Gdyni może uzyskać bezpośrednie połączenie z krajami zamorskiemi, przyczem, dzięki taniości frachtu i możliwości otrzymywania i wysyłania towarów bez dalszego przeładunku, przed naszym eksportem do krajów bliższych mogą się otworzyć nowe perspektywy, również ewent. możliwość sprowadzania tą drogą surowców może powołać do życia nowe rodzaje przemysłu.

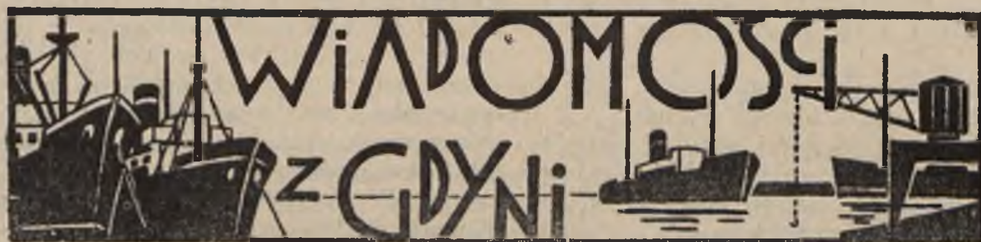
Tak czy inaczej ruch małych motorowców Wisłą ożywić może życie gospodarcze miejscowości nad nią położonych.

Możemy przypomnieć sobie, jak się zaczął rozwijać Tczew, gdy w r. 1926 powstało tam z inicjatywy śp. inż. T. Nosowicza—T-wo Wisła - Bałtyk, które eksportowało węgiel w morskich lichtugach o znacznem zagłębieniu do krajów Skandynawskich.

Wydawało się wówczas, że Tczew stanie się pomocniczym portem morskim dla mniejszych statków.

Wprawdzie mogą nam powiedzieć, że posiadamy port w Gdyni i możemy korzystać z usług Gdańska — jednak należy zdawać sobie sprawę z tego, że Państwo winno wykorzystać wszelkie możliwości geograficzne i inne dla utworzenia możliwie tanich i dogodnych dróg handlowych celem ułatwiania gospodarczego rozwoju kraju.

W danym wypadku, przy przeprowadzeniu odpowiedniej akcji i skombinowaniu pewnych współczynników, mogłyby być ewentualnie stworzone nowe wartości gospodarcze dla Pomorza, zespalając je jeszcze bliżej z morzem. J. R.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 19 bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora, drugie w bieżącej kadencji posiedzenie Prezydjum naszej Izby.

Ze względu na wagę, jaką Izba w bieżącej kadencji przywiązuje do prac Komisyj, Prezydjum na wstępie swych obrad zatwierdziło regulamin prac Komisyj oraz uzgodniło wnioski co do propozycji przy obsadzie personalnej przewodnictwa w poszczególnych komisjach Izbowych, celem zabezpieczenia im najbardziej intensywnej działalności.

Następnie Prezydjum szczegółowo przedyskutowało zagadnienie obniżenia kosztów utrzymania w Gdyni.

W toku obrad nad tem zagadnieniem ustalonem zostało, że rozpiętość cen na towary i produkty spożywcze między Gdynią a Gdańskiem jest nieznaczna, w niektórych jednak wypadkach w Gdyni ceny są wyższe niż obecnie w Gdańsku. Na okoliczność tę wpływa wysokość kosztów ogólnych, które na terenie Gdańska kształtują się pomyślniej ze względu na utrzymanie na niskim poziomie czynszów za lokal oraz opłat za światło, gaz i wodę. W wyniku obrad nad tą sprawą Prezydjum uznało za konieczne prowadzić nadal wzmożoną akcję w kierunku dostosowywania kosztów utrzymania w Gdyni do poziomu, wymaganego przez sytuację obecną.

Pozatem Prezydium uchwaliło, że Izbę Przemysłowo - Handlowa w Gdyni w Tymczasowej Radzie Portu Gdyńskiego reprezentować będzie Prezes p. Stanisław Tor, również p. Prezes Tor będzie z ramienia Izby członkiem Stałej Komisji Opinjodawczej do spraw ekonomicznych w zakresie polityki morskiej przy Minist. Przemysłu i Handlu na stałego zastępcę jego Prezydjum wyznaczyło Wicedyrektora Izby p. Józefa Kawczyńskiego.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W dniu 19 bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Posiedzenie to otworzył Prezes Izby p. Stanisław Tor, podając do wiadomości Komisji uchwalony przez Prezydjum regulamin prac i proponując, aby Komisja dokonała wyboru przewodniczącego i dwóch wiceprzewodniczących.

Na przewodniczącego obrany został Wiceprezes Izby P. Inż. Alfred Dziedziul, zaś na wiceprzewodniczących PP. Radcowie: — Aleksander Leszczyński i inż. Namysłowski.

Po ukonstytuowaniu się Komisji P. Inż. Dziedziul wygłosił referat o pracach Państwowej Rady Komunikacyjnej w zakresie rewizji taryf kolejowych a następnie o postulatach taryfowych Pomorza. P. Inż. Dziedziul w referacie swym stwierdził, że wszelkie poczynania Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryf ściśle są uzależnione od sytuacji budżetowej P. K. P., w tych warun-

kach specyficzne postulaty Pomorza napotykają na trudności, których przezwyciężenie w większości wypadków jest niemożliwe.

Następnie P. Radca J. Rummel wygłosił referat o najaktualniejszych zagadnieniach turystyki na wybrzeżu i w Gdyni, przyczem wysunął dwa rodzaje postulatów, jeden do natychmiastowego wykonania, drugi zaś jako program planowego działania na dalszą przyszłość.

Do pierwszej kategorji zaliczyć należy postulaty następujące:

a) wobec sytuacji, wytwarzającej się na tle stosunków na wybrzeżu gdańskiem, koniecznem jest jeszcze raz podnieść przed Ministerstwem Komunikacji sprawę zniżek kolejowych dla powracających z kąpielisk polskich,

b) przystosowanie kosztów komunikacji przybrzeżnej i autobusowej do warunków, istniejących pod tym względem na terenie Gdańska,

c) uporządkowanie zewnętrznego wyglądu miasta przed rozpoczęciem sezonu,

d) skłonienie właścicieli hoteli i pensjonatów do ustalenia kategorji ich przedsiębiorstw i wyznaczenie odpowiedniego cennika, który miałby być opublikowany (na wzór innych miejscowości dobrze zorganizowanych),

e) zbadanie rozkładów komunikacji autobusowej i kolejowej z najbardziej atrakcyjnemi miejscowościami zaplecza dla ruchu turystów z Gdyni do zaplecza i z zaplecza do Gdyni.

Do drugiej zaś:

a) rozbudowa komunikacyjnych szlaków turystycznych z zapleczem,

b) zdobycie środków dla propagandy Gdyni i wybrzeża,

c) budowa odpowiednich hoteli i pomieszczeń dla stworzenia możliwości odbywania w Gdyni kongresów i zjazdów,

d) rozbudowa miejscowości letniskowych według szczegółowego opracowanego planu. Skoncentrowanie akcji tej w określonej zgóry instytucji.

Następnie postulaty kolejowe portu Gdyńskiego przedstawił referent Izby p. J. Kunert. W wyniku obszernej dyskusji nad referatami, przyjęto zgłoszone przez referentów wnioski oraz wyłoniono specjalną podkomisje pod przewodnictwem Radcy Izby p. Ł. Byczkowskiego do opracowania postulatów w dziedzinie kolejowej dla portu Gdyńskiego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ

W dniu 24. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Posiedzenie zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor, wskazując na zadania specjalnej wagi, jakie komisja w dobie obecnej ma do spełnienia, w związku z przeprowadzeniem jaknajbardziej intensywnej akcji w kierunku aktywizacji bilansu handlowego Polski. Następnie p. Prezes Tor zaproponował w imieniu Prezydjum Izby kandydata na przewodniczącego i wiceprzewodniczących komisji. Na wniosek Prezesa Izby na przewodniczącego komisji wybrany został p. wiceprezes Izby Dr Kasprowicz, zaś na wiceprzewodniczących pp. Radcowie inż. Podraszko i Dyr. Hildt.

Po przyjęciu przez komisję regulaminu, wygłosił wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński referat o aktywizacji bilansu handlowego. Referent wskazał na kształtowanie się obecnie niepomyślnej konjunktury w handlu międzynarodowym i na liczne restrykcje, jakie handel zagraniczny Polski na swej drodze napotyka. Po zanalizowaniu bilansu płatniczego Polski p. Kawczyński uwypuklił rolę, jaką w stosunkach polskich odgrywa dodatnie kształtowanie się bilansu handlowego i w związku z tem wskazał na konieczność przedsięwzięcia wszelkich dostępnych środków, aby kurczące się rynki zbytu produktów polskich w Europie zastąpić rynkami pozaeuropejskiemi, gdzie możliwości dla ekspansji polskiej jeszcze istnieją. W dalszym ciągu referatu swego p. Kawczyński wymienił dwie kategorje postulatów, niezbędnych dla utrzymania aktywności bilansu handlowego. Do pierwszej kategorji postulatów, które zaliczyć należy do postulatów o charakterze doraźnym, zaliczyć należy m. in. stworzenie ramowych przepisów wymiany dewiz przy rozrachunkach za towary importowane, czyli t. zw. clearing dewizowy, zawarcie w możliwie najszybszym czasie umów handlowych z państwami, z któremi umów jeszcze nie mamy, względnie zmodyfikowanie istniejących umów w związku ze zmianami, jakie się nasunęły w toku ich wykonywania, uzależnienie w miarę możności importu surowców od eksportu, intensywne i planowe badanie rynków zbytu za pośrednictwem agentów handlowych, stworzenie centrali informacyi handlowych o rynkach zagranicznych. Do postulatów, których realizacja wymaga dłuższego czasu, ze względu na ich skomplikowany charakter zaliczyć należy m. in. obniżenie stopy od kredytów, udzielanych przemysłowi eksportującemu, popieranie możliwości eksportowych drobnego przemysłu, który wykazuje wyraźnie cechy konkurencyjności na rynkach zagranicznych, uzyskanie gwarancji kredytów, udzielanych przy eksporcie polskim importerom zagranicznym; znaczniejsze wykorzystanie polskich linii żeglugowych zwłaszcza przez importerów polskich, uelastycznienie stosowania stawek dla przewozów kolejowych w związku z popieraniem eksportu i szereg innych.

Na tle tego referatu wywiązała się dłuższa dyskusja, w której zabierali głos Prezes Izby p. S. Tor, Radca inż. Jagodziński, wiceprezes Izby Marchlewski, Radca Mazur, przewodni-

czący komisji Dr Kasprowicz, Radca Korzeniewski i korespondent Izby Dr Bierowski. Wszyscy mówcy jednomyślnie podkreślali konieczność przedsięwzięcia wszelkich możliwych środków dla aktywizacji bilansu handlowego i uwypuklali braki, jakie w organizacji eksportu polskiego istnieją. Następnie wysłuchano referatów starszego referenta Izby p. W. Szpręgi na temat kontroli eksportu standaryzowanego i sprawy pomocy finansowej dla eksportu. Referent w swych wywodach uwypuklił dążenia ze strony wszystkich państw do standaryzacji towarów eksportowych i konieczność bardzo energicznego kontynuowania pod tym względem wysiłków ze strony polskiej. W drugim referacie p. Szpręga wysunął i uzasadnił postulat bardziej wydatnego popierania eksportu produkcji przemysłu polskiego.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU BR.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych w maju przez statki polskiej floty handlowej opartej o Gdynię i Gdańsk, wyniosła 96.645,5 t., wobec 70,451 t. w maju 1934 roku. Podobnie jak i w poprzednich miesiącach lwia część przyrostu przewozów przypadła na statki Żeglugi Polskiej, jednakże tym razem dość poważny wzrost ruchu przypadł również na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego i Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Bardzo korzystnie przedstawił się w miesiącu sprawozdawczym wzrost importu w stosunku do eksportu, co oznacza zwiększenie współczynnika wykorzystania tonażu. Przywóz na statkach polskich w maju rb. wyraził się liczbą 26,628 t., wobec zaledwie 9,276 ton, w maju ub. roku. Podczas gdy ogólny przewóz wzrósł o 37% względem maja ub. r., ładunki przywozowe naszej floty wzrosły prawie o 300 proc.

Największy ilościowy wzrost wykazały przewozy Żeglugi Polsk. W maju r. ub. przewieziono ogółem zaledwie 12,405 t. towarów, w maju br. 50,372 t., w tem 17,122 t. na linjach regularnych. Wszystkie linje regularne Żeglugi Polskiej dały w rb. znacznie lepsze wyniki niż w maju ub. r. Linja rotterdamska przewiozła 5,741 t. (w maju ub. r. 5,434 t.), w tem w wywozie 2,518 t. (2,326 t.) w przywozie 3,151 t. (3,041 t.,) w tranzycie 72 t. (67 t.) Antwerpijska linja przewiozła 6,659 t. (3,505 ton z czego w wywozie 4,158 t. (2,049 t.), w przywozie 2,279 t. (1,352 t.). i w tranzycie 222 ton — (104 ton). — Linja finlandzko - estońska przewiozła w wywozie 1,728 ton (1,487 t.) w przywozie 574 ton — (578 ton) i w tranzycie 294 t. (171t.) Linja Hamburska wywiozła 232 t. (109 t.) i przywiozła 875 t. (621 t.) Linja wschodnio-szwedzka, której w maju ub. r. jeszcze nie było, przewiozła w maju br. 1019 t. towarów, w tem w wywozie 712 t. i w przywozie 307 t.

Trampy Żeglugi Polskiej SA. przewiozły ogółem 33,250 t. towarów (w maju ub roku jeszcze nie były w ruchu), w tem w wywozie 18,529 t. wyłącznie węgla. Lecz w przywozie zaksięgowały pokaźną ilość 14,721 t. ładunku w tem 11,383 t. rudy, 2,667 t. złomu i 671 t. tytoniu.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem 7,809 t. towarów i 158 koni, wobec 7,746 t. i 12 koni w maju ub. roku. Na obu linjach tego towarzystwa import znacznie wzrósł — z 2,010 t. w maju ub. r. na 2,797 t. w maju br. przy równoczesnem zmniejszeniem się, ale mniejszem wywozu — z 5,736 t. na 4,956 t. Prócz tego w maju br. przywieziono tranzytem dla Rumunji 56 t.

Z ogólnego eksportu do Londynu w ilości 2,576 t. przypadło na Gdynię 1,940 t. i na Gdańsk 636 t. Z eksportu do Hull w ilości 2,380 t. przypadło na Gdynię 1,618 t., — na Gdańsk 762 t. Na Gdańsk szły do Londynu parafina (459 t.), niewielkie ilości bekonów i wyrobów z drzewa, do Hull drzewo (527 t.) oraz nieco wyrobów z drzewa, bekonów i manufaktury. Na Gdynię szły znów w większej ilości jaja: 1,086 t., bekony i szynki 1,280 t., smalec 282 t., oraz różne inne towary. Rozmaitość pozycyj wywozowych, zwłaszcza na rynek londyński, systematycznie wzrasta w Gdyni, co świadczy o zdrowych podstawach pracy tej linji. W kierunku importowym niema przewagi Londynu nad Hull: przywieziono w maju z Londynu: do Gdyni 1,185 t., do Gdańska 215 t., z Hull: do Gdyni 1,021 t., do Gdańska 376 t. via Gdańsk do Rumunji 56 t.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego zrobiły w tym miesiącu rekordową ilość podróży (4), nie licząc podróży wycieczkowych. Pod względem ilości ładunku znacznie więc prześcignięto liczby z maja ub. r: 2,418 t. wobec 1,894 t. w maju ub. r. w tem do Ameryki 494 t. (718 t.) i z Ameryki 1,924 t. (1,174 t.), z czego widać, że na tej linji zaznacza się coraz większa przewaga ładunków importowych.

Frekwencja pasażerów z 724 osób była mniejsza niż w maju ub. r. (907 osób). Zeszłoroczny większy ruch podróżnych na statkach P. T. T. O. w miesiącu maju zaznacza się w kierunku przeważnie przyjazdowym maj1934: przyjazd 907, wyjazd 333; — maj 1935: przyjazd 724, wyjazd 316.

Flota Towarzystwa Polskarob pracowała z mniejszem natężeniem niż w maju ub. r. Odbyto podróży 14 (17) i przewieziono — 36,046,5 t. węgla wobec 48,410,5 t. węgla w maju ub. r. Spadł ruch statków towarzystwa pomiędzy Gdynią a pobliskiemi portami Szwecji: w maju br. wywieziono do Szwecji 23,738,5 t. wobec 38,845,5 t. w r. ub., natomiast

do Norwegji wywóz nawet wzrósł: 9,675 t. wobec 9,565 t. w r. ub. i była podróż do Belgji z 2,633 t. węgla (w maju ub. r. 0). Jeden ze statków pozostawał przez pewien czas w doku w Göteborgu. Odwiedzono porty: Göteborg trzykrotnie, Gefle dwukrotnie, Vesteras, Limhamn, Oslo, Bergen. Stavanger, Zeebrügge.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU MAJU 1935 R.

Według informacyj otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta przedstawiał się następująco:

Wydano zezwoleń na budowę nowych domów 40, gdy w kwietniu zezwoleń wydano 50, a w maju roku ubiegłego 37.

Rozpoczęto budynków 42, gdy w kwietniu rozpoczęto budynków nowych 57, a w maju 1934 r. — 28.

Z pośród rozpoczętych budynków stałych jest 29. prowizorycznych 13.

Z budynków stałych 28 nosi charakter mieszkalnych, 1 — przemysłowy.

Budynków mieszkalnych 8 ma być drewnianych o kubaturze 2490 m³, koszt budowy według kosztorysu wynieść ma 60 tys. zł. oraz 20 murowanych o kubaturze 42.846 m³, kosztorys zamyka się sumą 1.384 tys. zł.

Budynek przemysłowy ma być murowany o kubaturze 95 m³, koszt wyniesie 2 tys. złotych.

Budynki prowizoryczne w liczbie 13 mają być wszystkie mieszkalne, zbudowane z drzewa. Kubatura wyniesie 2856 m³, kosztorys przewiduje 37 tys. zł.

Ogółem wszystkie budynki rozpoczęte dać mają Gdyni 151 mieszkań o 392 izbach mieszkalnych i 133 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budynków 10, gdy w kwietniu budynków zakończono 9, a w maju 1934 roku — 5.

Wszystkie zakończone budynki noszą charakter stałych — prowizorycznych nie ukończono wcale. —

Budynki ukończone dzielą się na mieszkalne i przemysłowe. Mieszkalnych jest 7, wszystkie murowane o kubaturze 3.182 m³, koszt budowy wyniósł według kosztorysów 86. tys. zł. Budynków przemysłowych ukończono 3, wszystkie murowane o kubaturze 444 m³, koszt budowy wyniósł 11 tys. zł.

Zakończone budynki dały Gdyni 18 mieszkań o 50 izbach mieszkalnych i 26 izbach niemieszkalnych. —

OBECNY STAN WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI WIELKIEJ GDYNI.

Do roku 1929 Gdynia nie posiadała ani urządzeń sanitarnych ani zdrowej wody do picia. Od tego roku dopiero zaczęto stopniowo zrealizować instalację wodociąg. oddzielnie w Gdyni i w Oksywiu a w roku zeszłym zakończono zaopatrzenie w wodę 2 główne ujęcia w Rumji, które obliczone jest na potrzeby Wielkiej Gdyni przy 250,000 mieszkańców i na zapotrzebowanie portu. Wodociągi gdyńskie ze względu na swe urządzenia instalacyjne, ilość i jakość dostarczonej wody stoją na czołowem miejscu wszystkich miast polskich.

Cyfrowo na inwestycje wodociągowe na dzień 1 marca br. wydatkowano ogółem 6,596,316,82 zł. Do dnia 1 kwietnia ogółem wykonano domowych połączeń wodociągowych 1,438 a do początku roku bieżącego wodomierzy zainstalowano 1,027. Do 1 marca br. ogółem sprzedano 2,579,419 m³ wody za sumę 1,242,915 zł, czyli, że przeciętna cena wody wynosi 48,19 zł za 1 m³.

Kanalizacja dzieli się na dwa działy: — Kanalizację sanitarną i deszczową. Obydwa te działy ze względu na wyjątkowe topograficzne położenie Gdyni musiały być specyficznie rozwiązane i stwierdzić należy, że mimo wyjątkowo ciężkich warunków, kanalizacja gdyńska może służyć przykładem innym miastom Polski. Na inwestycje kanalizacyjne do 1 marca 1935 roku wydatkowano 5,141,157,84 zł. Pozatem magazyn materjałów do instalac. wodociągowo - kanalizacyjnych przedstawia wartość 984,463,06 zł.

Po wybudowaniu głównego ujęcia wodociągów w Rumji i po ostatecznem wykończniu planów rozbudowy Wielkiej Gdyni. przed Zakładem Wodociągów i Kanalizacyj leży jeszcze bardzo wielkie zadanie. Obszar Wielkiej Gdyni jest tak rozległy, że uporządkowanie kwestji wodociągowo - kanalizacyjnej na tym obszarze wymaga wiele pracy i kosztów.

Z jednej strony wyłania się konieczność przeprowadzenia wodociągów i kanalizacyj na odległych terenach niedawno włączonych do obszaru Wielkiej Gdyni. a z drugiej inwestycje te przez długi jeszcze czas będą deficytowe. Przewidywana deficytowość polega na tem, że Orłowo, Kolibki, Wielki i Mały Kack, Rumja, Obłuże i td. dawniej administracyjnie od Gdyni odseparowane, zabezpieczyły się same w wodę, kanalizacja zaś wogóle w wielu miejscach nie istnieje.

Przewidywać więc należy, że przyłączenie ich do sieci ogólnej wodociągowo - kanalizacyjnej nastąpić może stopniowo, tem bardziej, że na terenie n. p. Orłowa znaczna ilość will i domów sprawę tę rozwiązała w sposób zadawalający, inwestując znaczne kwoty.

KONFERENCJA W SPRAWIE USPRAWNIENIA PRZEWOZÓW MIĘDZY CZECHOSŁOWACJĄ A PORTAMI POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Celem usprawnienia przewozów pomiędzy Czechosłowacją a portami polskiego ob-

szaru celnego odbywają miarodajne czynniki polskie i czechosłowackie perjodyczne konferencje. Dnia 21 i 22 bm. w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni odbywa się taka konferencja pod przewodnictwem p. dr Zawojskiego z Ministerstwa Komunikacji.

Podczas Konferencji omówiono szereg aktualnych spraw mających na celu usprawnienie przewozów z Gdyni do rozmaitych miejscowości, położonych na terenie Czechosłowacji. Konferencje takie mają poważne znaczenie praktyczne dla tranzytu Czechosłowackiego przez porty polskie.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W ciągu maja br. przywieziono do Gdyni ogółem 6.665,5 ton bawełny. Z tej ilości przewieziono bawełny amerykańskiej 5.577,3 ton w tem statkami bezpośredniemi z portów Golfu 4.396,1 ton oraz z przeładunkiem w Hamburgu 156,5 ton, w Bremie 667,3 ton i w Rotterdamie 357,1 ton, razem więc z przeładunkiem w tych 3 portach 1.181,1 ton. Bawełny egipskiej przywieziono 402,3 ton, w tem bezpośredniemi statkami 341.1 ton oraz z przeładunkiem w porcie angielskim Hull 61,2 ton. Wreszcie bawełny egzotycznej przywieziono 685,7 ton z przeładunkiem w Hamburgu, Bremie, Nowym Yorku, Rotterdamie i Manchesterze. Tylko 10.3 ton bawełny z Indji Brytyjskich przewieziono statkiem bezpośrednim.

WIADOMOSCI Z OKRĘGU IZBY

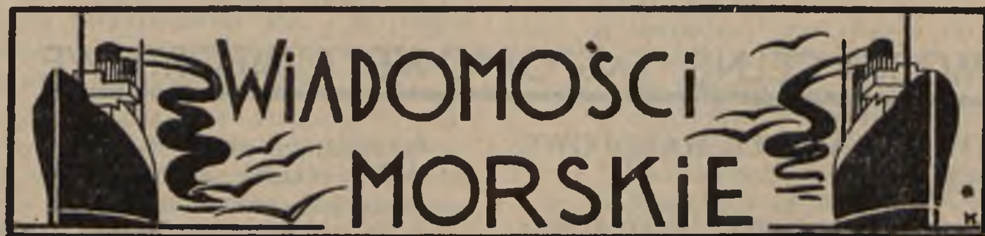
ZEBRANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Zwykłe miesięczne zebranie Zarządu Głównego odbyło się w Grudziądzu dnia 16 czerwca r. b.

Po zatwierdzeniu protokółu z ostatniego zebrania, zakomunikował Prezes Związku p. Marchlewski, że udział Towarzystw Związkowych w żałobie narodowej był ogólny. — Imieniem Zarządu Głównego wygłosił Prezes na żałobnej akademji urządzonej staraniem Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu przemówienie, w którem dał wyraz najgłębszego żalu kupiectwa pomorskiego. W uroczystościach pogrzebowych w Warszawie i Krakowie był Związek reprezentowany przez Prezesa Związku. W końcu serdecznie apelował Prezes do obecnych o czynny udział w subskrypcji na rzecz Muzeum Ziemi Pomorskiej, mającego być trwałym pomnikiem ku wiecznej pamięci zmarłego Wodza Narodu. Następnie obecni uczcili pamięć Zmarłego Naczelnika Wydziału Przemysłowego Województwa Pomorskiego śp. inż. Celichowskiego — niestrudzonego działacza na niwie gospodarczej Pomorza. W pogrzebie wzięli udział z ramienia Związku pp. Prezes Marchlewski, Wiceprezesi Ruchniewicz i Melerski, Członkowie Zarządu Głównego Januszkiewicz, Piątkowski i Tymieniecki oraz dyrektor Centrali Jerzy Radojewski.

Następnie wygłosił p. Prezes Marchlewski sprawozdanie z działalności Związku za okres ośmiu miesięcy. Związek rozwija się normalnie, czego dowodem jest, że tak dochody, jak i rozchody Związku odpowiadają budżetowi. Po okresie wakacyjnym rozpocznie się dalsza intensywna wizytacja Towarzystw, które w roku bieżącym jeszcze nie były odwiedzane. Wizytacje będą się odbywać w formie „roków związkowych“, t. j. delegaci Centrali urzędować będą w poszczególnych miastach przez cały dzień do dyspozycji wszystkich członków danego Towarzystwa dla załatwiania wszelkich spraw indywidualnych. Sprawozdanie Prezesa zatwierdzono.

Następnie omówiono wnioski, mające być zgłoszone przez Radców Izby na posiedzeniu Sekcji Handlowej Izby, a mianowicie: Sprawę zwiększenia rabatów od wyrobów monopolowych, sprawę reformy podatku od nieruchomości i lokali oraz akcję oddłużeniową dla kupiectwa.



FIŃSCY INTERESENCI ZADOWOLENI ZE SWYCH FRACHTÓW I PRZEWOZÓW NA LINJACH DOWOZOWYCH.

Finlandja dotąd pracuje w swym dalekim eksporcie, za jedynym wyjątkiem własnej południowo-amerykańskiej linji, przy pomocy linij dowozowych, i dość rzadko zawijają do fińskich portów statki obcych oceanicznych linij, ażeby z dopłatą t. zw. „range“, pobrać lub wyładować towar bez przeładunku

w jednym z większych portów północno-zachodniej Europy.

Fińscy interesenci, jak można wnioskować na podstawie ankiety przeprowadzonej przez czasopismo „Pappers och Trävaarutsskrift" są zadowoleni z dodatku „range", który uważają naogół za umiarkowany. Pozatem w wypadkach wywozu, wzgl. dostawy towaru na statkach dowozowych linij, t. zn. z przeładunkiem w większych portach północno-zachodniej Europy, jak słusznie zauważają fińscy maklerzy i armatorowie, fracht dowozowy pozostaje przeważnie w rękach fińskich przedsiębiorstw żeglugi i ich agentur maklerskich. Szczególnie korzystnie wypada wysyłka przez porty angielskie, gdyż cały lokalny fracht za przewóz pomiędzy Finlandją a Anglją przypada fińskim przedsiębiorstwom żeglugowym.

W kierunku Gdyni-Gdańska udział wypada 50% o ile się wysyła towar na skombinowanej linji dowozowej Finska Angfartygs A. B. (Żegluga Polska S. A.) Również z tego połączenia fińscy interesenci są bardzo zadowoleni. Do portów niemieckich Szczecina i Lubeki istnieją linje fińskie, jednakże do głównych portów niemieckich, Hamburga i Bremy, w których odbywa się przeładunek na dalsze linje, tonaż regularny fiński przewozi mniejszy odsetek fińskiego eksportu i importu.

Z powyższego widać jak subtelnym rozważaniom podlega w Finlandji sprawa przewozów swoich ładunków, zwłaszcza eksportowanych. pod własną banderą. Odmienna od naszej sytuacja geograficzna powoduje skłonność do wyłącznego popierania własnych (lub conajmniej zblokowanych z własnemi) dowozowych linij.

KLAROWANIE STATKU PRZEZ KAPITANA ODTAD W SZWECJI JEST NIEDOPUSZCZALNE.

Począwszy od pierwszego lipca br. według nowych przepisów portowych. w Szwecji nie będzie więcej dopuszczane klarowanie i wyklarowywanie statków przez kapitana. przepis ten dotyczy jedynie komunikacji zagranicznej.

REKORD OBROTÓW PORTU WOLNEGO W MALMÖ.

Rok ubiegły był rekordowym dla portu wolnego w Malmö. Sprawozdanie Malmö Frihamnsbolag'u stwierdza że rok 1934 był lepszy od wszystkich poprzednich z przeładunkiem 138,900 ton wobec 85,700 ton w roku 1933. Statków do wolnej strefy weszło 591 wobec 468 w roku poprzednim. Zysk udziałowy miasta Malmö wyniósł 190 tys. koron, wobec 149 tys. koron w roku poprzednim. Zysk samego towarzystwa wolnego portu był 74,000 kor. wobec 62.000 kor. w roku poprzednim. Od roku 1923 miasto Malmö otrzymało czystego zysku ze swego udziału w wolnym porcie półtora miljona koron.

NOWY PORT NAFTOWY W KOPENHADZE

Wiele lat temu port w Kopenhadze nabył od rządu dwa forty morskie, leżące nazewnątrz łamaczy fal, celem ich późniejszej eksploatacji. Na jednym z nich urządzono czasowo słynną restaurację „Trekroner", nazwa ta jest nazwą fortu. Obecnie zarząd portowy rozbudowuje drugi z nabytych fortów, zwany „Provestenen", na port naftowy. Izolowana pozycja fortu znakomicie się do tego nadaje: zostaną tu przeniesione wszystkie zbiorniki i instalacje naftowe portu Północnego. Po wyrównaniu i przebudowie wyspa będzie miała powierzchnię 40.000 kw. metrów i prowadzić będzie do niej kanał pogłębiony do 23 stóp. Mimo bliskości miasta wyspa jest zupełnie izolowana, jak od miasta, tak i od wszystkich urządzeń portowych.

RUCH STATKÓW ROTTERDAMIE W MAJU BR.

W ciągu maja zawinęło do portu w Rotterdamie 1.048 statków o łącznej pojemności 1.736.819 n. t. r., gdy w tym samym miesiącu roku poprzedniego zawinęło 1.132 statki o łącznej pojemności 1.761.669 n. t. r. Od początku roku zawinęło statków 5205 o łącznej pojemności 8.479.530 t. r. n. W tymże okresie r. 1934 zawinęło statków 5.313 o pojemności 8.326.237 t. r. n.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZWYCZAJOWE KLAUZULE HANDLOWE W SZWECJI.

Poza przyjętemi w Szwecji zwyczajowemi klauzulami handl., omówionemi w Nr. 12 naszego Biuletynu, istnieją dalsze, których znaczenie podajemy poniżej:

„Fritt" („Franco"), „Levererat" („dostawione") albo „Fritt levererat" („Franco dostawione") z podaniem miejsca przeznaczenia.

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt przesłać towar do miejsca przeznaczenia:
2) W czasie umówionym wręczyć towar kupującemu w miejscu przeznaczenia, albo trzymać go w tem miejscu do dyspozycji kupującego:
3) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili oddania towaru do dyspozycji kupującego w miejscu przeznaczenia;

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko od chwili wyżej wymienionej;
2) Zapłacić koszta przewozu niezapłacone przez sprzedającego z prawem potrącenia ich z sumy faktury;
3) Zapłacić koszta wyładowania towaru.

Powyższa klauzula obejmuje pozatem w/g. prawa szwedzkiego następujące obowiązki:

1) Gatunkowość i ilość zakontraktowana towaru mają być osądzone w/g. stanu w chwili nadejścia do miejsca przeznaczenia;
2) Kupujący nie ma obowiązku uiścić zapłaty wzamian za konosament lub dokument frachtowy i zapłata może być wymagana jedynie za wydaniem towaru kupującemu;
3) Jeśli kupujący ogłosił niewypłacalność lub została ogłoszona jego upadłość lub wogóle kupujący znalazł się w stanie niewypłacalnym, sprzedający ma prawo, nawet jeśli było przez niego dane przyrzeczenie kredytu, wstrzymać wydanie towaru kupującemu aż do chwili otrzymania gwarancji uiszczenia zapłaty.
4) Co się tyczy kwestji, czy sprzedający lub kupujący ma ponosić koszty opłaty celnej lub podobnych opłat, gdy towar został sprzedany pod klauzulą „fritt levererat" („franco dostawione") do miejsca przeznaczenia zagranicą, to prawnicy szwedzcy uważają że powinny one być ponoszone przez kupującego, w szczególności, jeśli istnieje na miejscu urząd celny. Natomiast jeśli towar został sprzedany „fritt pa kaj" („franco na przystani"), to sprzedający powinien ponosić koszta tych opłat.

Cif albo **Caf** (skrót wyrazów ang. cost, insurance, freight, albo francuskich: cout, assurance, fret), pisze się też C. i f. albo C. a. f. z podaniem miejsca przeznaczenia.

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt wysłać towar do miejsca przeznaczenia;
2) Pokryć wszelkie opłaty zarówno w miejscu załadowania, jak i w ciągu transportu: jak opłaty portowe, cła i opłaty wywozowe i t. p.;
3) Zarządzić i zapłacić asekurację morską oraz, gdzie istnieje taki zwyczaj, asekurację przeciw ryzyku na lądzie od miejsca wysłania do miejsca załadowania, w pewnych branżach towarowych zwyczaje handlowe wymagają, aby asekuracja pokrywała „szkody indywidualne". Suma asekuracyjna powinna pokrywać sumę faktury i z reguły pozatem normalny zysk kupiecki. Asekuracja powinna być zakontraktowana w towarzystwie znanem z solidności i odpowiedzialności.
4) Wręczyć kupującemu lub jego przedstawicielowi odnośny konosament do miejsca przeznaczenia, polisę asekuracji morskiej i świadectwo cesji asekuracji oraz świadectwo pochodzenia, o ile jest ono wymagane przez władze na miejscu przeznaczenia, jak również wogóle wszelkie dokumenty uprawniające do przejęcia towaru na statku.
5) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili dostawienia go; jeśli towar ma być wysłany koleją do portu załadowania jest on uważany jako dostawiony w chwili jego oddania urzędowi kolejowemu; jeśli natomiast towar jest wysłany statkiem, uważa się, że został dostawiony w chwili załadowania go wewnątrz burty statku.

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko za towar (rzeczą kupującego jest zgłosić reklamacje o odszkodowanie wobec towarzystw asekuracyjnych);
2) Przyjąć towar i zapłacić koszta wyładowania, z wyjątkiem kosztów manipulacji towarem wewnątrz statku, które to koszty płaci sprzedający;
3) Zapłacić wszelkie zagraniczne podatki importowe, opłaty celne i nabrzeżne, jeśli takowe istnieją;
4) Uiścić zapłatę faktury wzamian za dokumenty (konosament, polisę asekuracyjną i fakturę), o ile nie było inaczej ustalone;
5) Zapłacić tę część frachtu, której nie zapłacił sprzedający, jednakże z prawem dla kupującego potrącenia następnie odpowiedniej kwoty od sumy faktury. Obowiązek ten ma kupujący, nawet jeśli zapłata ma być wykonana dopiero później; kupujący nie ma prawa do zapłaty odsetków za kwotę w ten sposób wyłożoną.

Klauzula cif obejmuje pozatem w/g. prawa szwedzkiego następujące konsekwencje:

1) Jeśli sprzedawca zaniechał ubezpieczyć towar:
   a) Kupujący ma prawo do odszkodowania za szkodę przez to przeoczenie poniesioną;
   b) Kupujący ma prawo sam zarządzić ubezpieczenie i potrącić koszta ubezpieczenia sumy faktury;
   c) Kupujący może w pewnych warunkach zerwać umowę i zażądać odszkodowania.
2) Sprzedający ma prawo:
   a) Przy kupnie za gotówkę, zabronić wydania towaru inaczej niż za gotówkę;

b) Zerwać umowę i zażądać odszkodowania, jeśli zapłata nie będzie uiszczona lub będzie spóźnioną;

c) Jeśli kupującemu została ogłoszona niewypłacalność (konkurs) lub jeśli wogóle stał się on niewypłacalny, wstrzymać wydanie towaru kupującemu aż do chwili otrzymania gwarancji na sumę kupna, a to nawet w razie, jeśli kredyt był kupującemu obiecany. Tego prawa wstrzymania wydania towaru sprzedający jednak nie może wykonywać, o ile konosament, nie zawierający zastrzeżenia przeciw cesji, został w dobrej wierze nabyty przez osobę trzecią.

3) Zakontraktowana gatunkowość i ilość towaru powinna być osądzona w chwili wydania towaru (co należy uważać, jako „chwilę wydania" — wynika z poprzednich punktów),

4) Czas na reklamacje dotyczące stanu i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia.

5) Postanowienia w kontraktach na podstawie klauzuli **cif,** dotyczące czasu dostawy, odnoszą się do chwili wydania towaru, a nie do chwili jego nadejścia, o ile nie było inaczej umówione.

6) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, nie ma on prawa odmówić zapłaty z powodu, że towar jeszcze nie nadszedł lub, że on jeszcze nie miał możności zbadać go, lub, że towar w czasie podróży zaginął, lub został uszkodzony. Co powyżej powiedziano o odmowie zapłaty, tyczy się również akceptowania weksla, o ile ten rodzaj zapłaty był umówiony.

Fraktfritt lub C. and F. (Franco fracht) z podaniem miejsca przeznaczenia:

Sprzedający ma obowiązek:

1) Na własny koszt wysłać towar do umówionego miejsca przeznaczenia;

2) Zapłacić wszelkie opłaty zarówno na miejscu załadowania, jak podczas transportu, jak np. opłaty portowe, opłaty wywozowe i t. p.;

3) Wydać kupującemu lub jego przedstawicielowi odnośny konosament do miejsca przeznaczenia, oraz — jeśli władze celne w kraju przeznaczenia tego żądają, świadectwo pochodzenia;

4) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili jego wydania; jeśli towar ma być wysłany koleją żelazną do portu załadowania, tonaż uważa się za wydany w chwili, gdy został oddany w ręce urzędu kolejowego; jeśli natomiast towar jest wysłany statkiem, uważa się go za wydany w chwili, gdy został dostarczony wewnątrz burty okrętu.

Kupujący ma obowiązek:

1) Po wydaniu ponosić ryzyko za towar;

2) Przyjąć towar i zapłacić koszta wyładowania transportu w lichtugach i t. p. za wyjątkiem kosztów manipulacji towarem wewnątrz statku, które to koszta obciążają sprzedającego;

3) Zapłacić wszelkie zagraniczne podatki importowe, opłaty celne i nadbrzeżne, o ile takie istnieją;

4) Uiścić zapłatę wzamian za dokumenty (konosament i faktura), o ile nie było inaczej umówione;

5) Zapłacić tę część frachtu, która nie została pokryta przez sprzedającego, jednakże z prawem dla kupującego potrącenia odnośnej kwoty z sumy faktury. Obowiązek ten obciąża kupującego, nawet gdy zapłata ma być dokonana dopiero później; kupujący nie ma prawa do odszkodowania za odsetki z kwoty wyłożonej.

Klauzula C. and F. obejmuje pozatem następujące konsekwencje:

1) Sprzedający ma prawo:

a) Przy kupnie za gotówkę zarządzić, by towar był wydany kupującemu jedynie wzamian za gotówkę;

b) Zerwać umowę i żądać odszkodowania, jeśli zapłata nie będzie uiszczona lub będzie opóźniona;

c) W razie gdyby kupujący miał ogłoszoną niewypłacalność (konkurs), lub jeśli zawiesił wypłaty lub wogóle stał się niewypłacalnym, sprzedający ma prawo wstrzymać wydanie towaru kupującemu, aż do chwili, gdy będzie dana gwarancja na sumę faktury, nawet gdyby w kontrakcie dana była obietnica kredytu. — Jednakże sprzedający nie może korzystać z tego prawa, jeśli konosament, niezaopatrzony w zastrzeżenie przeciw cesji, został nabyty w w dobrej wierze przez osobę trzecią;

2) Stan gatunkowy i ilościowy towaru powinien być osądzony w chwili wydania towaru.

3) Czas zgłaszania reklamacji odnośnie gatunkowości i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia;

4) W umowach na podstawie C. and F. przepisy dotyczące czasu dostawy odnoszą się do wydania towaru, a nie zaś do jego nadejścia, o ile nie było inaczej umówione.

5) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, nie ma on prawa odmawiać wykonania zapłaty z powoływaniem się na fakt, że towar jeszcze nie nadszedł, ani że nie miał on jeszcze możności zbadać towaru, albo że towar w ciągu transportu zaginął, albo został uszkodzony. Co powiedziano wyżej odnośnie odmowy zapłaty, tyczy się również odmowy akceptu na weksłu, o ile taka forma zapłaty była umówiona.

Poselstwo R. P. w Sztockholmie

DOSTAWY POLSKIEJ SMOŁY Z DRZEWA DO ANGLJI.

Rynek angielski jest poważnym konsumentem smoły z drzewa.

Największymi dostawcami są Rosja i kraje skandynawskie.

Pod względem jakości polski towar konkuruje z rosyjskim, zaś skandynawski jest lepszy od polskiego, głównie z uwagi na większą zawartość terpentyny.

Obecnie rynek angielski płaci za towar w beczkach około Ł 7.- za 1.016 kg. cif Londyn.

Pod względem jakości rynek angielski stawia następujące wymogi:

a) Kolor musi być jasny,

b) konsystencja musi być jednolita,

c) zawartość wody i kwasu powinna być jaknajmniejsza,

d) ciężar specyficzny powinien być jaknajbliżej 1,060.

W Polsce wyrabia się smołę dwoma sposobami: zapomocą „Kiln“ (kopiec) i „Oven“ (piec). „Kiln-Tar“ jest uznany za lepszy od „Oven-Tar“.

Rodzaje opakowania są następujące:

a) beczki dębowe o pojemności ok. 200 kg.,

b) całe beczki szwedzkiego typu o pojemności ok. 160 kg brutto, wzgl. 130 kg netto,

c) półbeczki szwedzkiego typu o pojemności ok. 80 kg brutto, wzgl. 65 kg netto.

Pozatem używane są w Polsce jeszcze wagony-tanki o pojemności 15.000 kg. Tanki takie dostarcza do stacyj taryfowych, t. j. do takich stacyj, z których transport do Gdańska może się odbywać po ulgowych stawkach, forma White Sea et Baltic Co, P. et I. Danischewsky, Ltd. Concordia Works, London E. 14.

Firma ta posiada w Gdańsku dwa przedsiębiorstwa: rafinerję smoły oraz skład eksportowy. Dzięki sprawnej organizacji eksportu oraz ułatwieniom przy odbiorze towaru Danischewsky Ltd. zdobyła prawie monopol eksportu smoły z drzewa z Polski; mianowicie eksporter, który bezpośrednio wysyła towar do Anglji, musi czekać na zapłatę do chwili stwierdzenia przez odbiorcę angielskiego jakości towaru oraz wysokości strat naskutek wycieku, który się bardzo często zdarza. Natomiast powyższa firma odbiera towar na stacjach towarowych, płacąc gotówką i ponosząc pełną odpowiedzialność za wszelkie ewentualne braki w jakości i opakowaniu.

Ceny płacone przez tę firmę za towar polski franco kolej, stacje taryfowe, są następujące:

a) wagony-tanki: zł. 90 za 1000 kg;

b) beczki dębowe o pojemności 200 kg: zł. 127;

c) beczki szwedzkiego typu o pojemności 160 kg. brutto wzgl. ok. 130 kg. netto: zł. 130;

d) beczki szwedzkiego typu o pojemności 80 kg brutto wzgl. 65 kg netto: zł. 145;

Cło przywozowe od smoły z drzewa wynosi w Anglji 10% ad valorem. P. I. E.

ZAPOTRZEBOWANIE RYNKU ANGIELSKIEGO NA OWOCE I JAGODY.

Firmy importowe angielskie, przewidując brak owoców i jagód w Wielkiej Brytanji wskutek panujących do niedawna mrozów, zainteresowały się w szczególności możliwością importu z Polski czarnych porzeczek, jagód, agrestu, czereśni i wiśni. Zdaniem tych firm, ceny na powyższe artykuły będą w tym sezonie znacznie wyższe od cen zeszłorocznych.

Firmy angielskie chciałyby uzyskać od eksporterów polskich oferty bezpośrednie z podaniem ilości, jakie mogłyby z Polski być eksportowane. Sprzedaż towaru odbywałaby się na warunkach komisowych.

POZWOLENIA PRZYWOZOWE W ARGENTYNIE.

W związku z informacjami o argentyńskich przepisach dewizowych podanemi w Nr. 15 naszego Biuletynu zaznaczyć należy, że skrócenie terminu ważności uprzednich zezwoleń przywozowych należy rozumieć w ten sposób, że towar importowany na zasadzie takiego pozwolenia nie może przybyć do Argentyny wcześniej niż w 12 dni po otrzymaniu pozwolenia. Natomiast termin ważności pozwolenia upływa w 120 dni od daty jego wydania, czyli, że towar nie może nadejść po upływie 120 dni. Okres 12-dniowy między wydaniem pozwolenia a przybyciem towaru może być w wyjątkowych okolicznościach skrócony, np. gdy importer udowodni, że towar nadszedł drogą lotniczą.

Należy zaznaczyć, że od 10 marca r. b. obowiązuje specjalna istrukcja dla importerów i nowy wzór formularza (Nr. 104) używanego do otrzymania pozwoleń.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ROŚLIN STRĄCZKOWYCH W SENEGALU.

Pewne, choć ograniczone możliwości istnieją dla eksportu polskiej fasoli i grochu do Senegalu.

W ostatnim sezonie do Dakaru nadeszła partja fasoli polskiej, zakupiona za pośrednictwem Marsylji.

Według danych statystycznych importowano do Senegalu i Sudanu Franc. następujące ilości roślin strączkowych suchych w 1934 r.:

	w 100 kg. brutto	we frank. franc.
Francja	68.311	204.633
Belgja	3.605	10.483
Holandja	13.240	40.520
Portugalja	5.823	17.469
Sowiety	3.700	17.100
Rumunja	17.700	53.100
Inne	77.160	544.957
Razem	191.539	544.957

Wskazanem jest nawiązanie bezpośrednich stosunków w tej branży z Sudanem przez poważnych i wyrobionych eksporterów polskich, którzy mogą wywozić towar, odpowiadający wymogom rynku odbiorczego.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7-GO CZERWCA 1935 R.

CHINY. Z ważnością od 1 czerwca rb. rząd chiński wprowadził 10%-owy specjalny dodatek do dotychczasowych ceł wwozowych.

Glazurowany mechaniczny papier do druku w rolkach o przekroju ponad 71 cm o wadze 46 do 58 g za każdy metr kwadr. zawierający powyżej 70% mechanicznej celulozy został zaliczony do poz. 548 (b) taryfy celnej wwozowej i podlega opłacie 2.60 g. u. za q.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Min. Rolnictwa z 23. V. br. pozostają przez miesiąc czerwiec bez zmiany ceny monopolowe i warunki sprzedaży makuchów pochodzenia zagranicznego, ustalone poprzednio do końca maja br.

Ceny wysłodków buraczanych pochodzenia zagranicznego ustalone były do końca czerwca (patrz I. E. Nr. 9).

FRANCJA. Dekretem z dnia 27. V. 1935 przeprowadzona została zwyżka ceł na następujące towary:

Nr. tar.		Tar. General. fr.	Tar. Minim. fr.
ex 30.	Tłuszcz zwierzęcy za wyjątkiem tranu rybnego osobno niewymieniony.		
	A. Łój twardy		
	przeznaczony do produkcji mydła — 100 kg.	124	62
	inne	146	73
	niestwardniały t. zw. łój prasowany za 100 kg	220	110
	wyżej niewymieniony 100 kg.	104	52
	B. Smalec świński przeznaczony dla przemysłu lub słonina dla celów przemysłowych skażona naftą i nie nadające się do jedzenia za 100 kg.	200	100
	C. Oliwa ze smalcu świńskiego do smarowania maszyn za 100 kg.	146	73
	inna za 100 kg.	748	374
	E. Pod A, B, C, D, tłuszcz niewymieniony stwardniały, przeznaczony do produkcji mydła za 100 kg.	124	62
	inny za 100 kg.	146	73
	niestwardniały za 100 kg	104	52
ex 32	Tłuszcz do garbowania (Degras) ze skór za 100 kg.	40	20
ex 476 bis	Skóry przygotowane to jest takie, które po garbowaniu zostały apretowane. Skóra lakierowana i jej części: kozia i barania ad valorem	40%	10%
	inne ad valorem	48%	12%
476 ter.	Przygotowane skóry, inne, zaprawione łojem lub Degrasem koloru naturalnego, farbowane, z wyciśniętym deseniem, glansowane, matowane, czernione, pomalowane, kratkowane.		
	A. Skóry krowie, wołowe, bycze, końskie. ośle z mułów i inne duże skóry za wyjątkiem wymienionych w poz. 476 tar. C.: części podbrzusza i odpadki ad valorem	32% (1)	8% (1)
	B. skóry kozie i koźlęce, baranie, cielęce, włącznie ze skórą z szyi, brzucha i odpadki ad val.	32% (1)	8% (1)
	skóry cielęce i inne małe skórki ad valorem	28% (1)	7% (1)
484	Rękawiczki z futra, podszyte futrem, z częściami skóry, tkanin, trykotu itd. ad valorem	88% (1)	22%
	z wszelkiego rodzaju skóry w połączeniu z tkaniną i trykotem ad valorem	88%	22%

HOLANDJA. Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełn. i półwełn.) oraz z gumową tasiemką. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. V. 36. Rok bazowy (1932) i ustawowo przysługujące kontyngenty (30% wartości i 40% wagi) pozostają bez zmian.

Zapałki. Okres skontyngentowania 1. VI. 35. — 1. VI. 36. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (30% wagi brutto) pozostają bez zmian

Węgorze. Okres skontyngentowania 1. VI 35 — 1. VI. 36. Lata bazowe (1931/32/33) bez zmian. Ustawowo przysługuje zamiast 25% wartości — 25% wagi netto.

Ryby morskie. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. VI. 36. Lata bazowe (1930/31/32) bez zmian. Ustawowo przysługujące kontyngenty zostały zniżone z 50% do 30% wagi netto.

Przędza ze sztucznego jedwabiu. Okres skontyngentowania 1. VI. 35 — 1. XI. 35. Lata bazowe (1933/34) bez zmian. Ustawowo przysługujące kontyngenty podwyższono z 70% na 80% wagi netto.

Mimo zapowiedzi Ministra Spraw Ekonomicznych zniesienia skontyngentowania importu do Holandji bieli cynkowej i litoponów (patrz „Inf. Eksp.“ Nr. 15 str. 11) ukazało się zarządzenie przedłużające skontyngentowanie tych artykułów na okres 1. VI. 35. — 1. XI. 35. — Zmieniono okres bazowy z 1. II. 34. — 1. VI. 34 na 1. VI. 34 — 1. IX. 34. Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresie bazowym.

Przedłużenie okresu skontyngentowania tłumaczy się wzmożonym importem z Belgji w związku z dewaluacją franka belgijskiego.

Pozatem zapowiedziano ponowne podwyższenie cła na biel cynkową, by podwyższyć ceny bieli cynkowej wewnątrz kraju do stopnia, któryby umożliwił rentowną produkcję tego artykułu w Holandji.

Ministerstwo Finansów obwieściło komisyjnie ustalone ceny na świeże i mrożone mięso jak następuje: wołowe i cielęce, świeże lub mrożone 45 hfl. za 100 kg; końskie świeże lub mrożone 40 hfl. za 100 kg.

Od dnia 25. V. 35 obowiązują następujące stawki celne na mięso: (od 100 kg brutto): wołowina i cielęcina, świeża i mrożona — hfl. 45: konina, świeża i mrożona — hfl. 40.

Do powyższego cła dochodzą podczas czerwca: hfl. 9,— dla wołowiny i cielęciny oraz hfl. 5.— dla koniny.

a) wywiezione z obszarów nawiedzonych grzybem czarnym: 2.0.0 Ł za tonę (dotychczas 1.5.0 Ł za tonę);
b) wywiezione z innych miejscowości: 1.17.6 Ł za tonę (dotychczas 0.17.VI. Ł za tonę).

RUMUNJA. W myśl okólnika z dnia 1. VI. 1935 żądane są przy wwozie towarów legalizowane faktury handlowe. Faktury należy dołączać w trzech egzemplarzach.

Z dniem 11. VI. 35 wchodzą w życie nowe postanowienia w sprawie rumuńskiej reglamentacji handlu zagranicznego. Zmiany dotyczą zwłaszcza kwestyj dewizowych. Zasada kontyngentowania przywozu zostanie nadal utrzymana. natomiast wszelkie dewizy. pochodzące z eksportu muszą być w całości oddawane Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym. Bank Narodowy przekazuje eksporterom równowartość i udziela premij eksportowych. Fundusz na premje te ma powstać z nowych opłat przywozowych. Zapowiedziana jest rewizja dotychczasowych układów rozrachunkowych z państwami zagranicznemi.

SZWECJA. Niedawno uchwalone przez parlament zwyżki celne na fajans, wyroby platerowane i bakelitowe weszły w życie z dniem 1. VI. 1935 r.

TURCJA. Ponieważ budowa fabryk papieru i szkła w Turcji jest na ukończeniu przewiduje się w najbliższym czasie zniesienie 33⅓%-owej zniżki celnej, przewidzianej w ustawie z dnia 31. V. 1931 r.

WĘGRY. Rozporządzeniem rządu Nr. 3900/1935 M. E. rozszerzono zakaz przywozu na następujące towary:

40. Kawa
41. Herbata
42. Pieprz, pieprz jamajski (goździkowy)
45. Cynamon
61. Wyka, peluszka: kąkolnica
75. Nasiona traw
87. Winogrona świeże
90. Cytryny
100. Kasztany
105. Ogórki świeże
108. Fasole świeże i groch świeży
110. Kalafiory
128. Wódki
131. Moszcz winogronowy i wino
134. Wody mineralne
159. Czekolada i wyroby czekoladowe
163. Konserwy owocowe
171. Preparaty rosołowe
174. Wszelkie otręby
178. Wszelkie makuchy.
271. Siarczany:
z d.) siarczan chromu
h. siarczan miedzi. witrjol admoncki
273. Siarczany: potasu, sodu, wapnia i baru: tiosiarczan sodu; dwusiarczan sodu. potasu i wapnia; wodorosiarczany
291b. Dwutlenek siarki, fosgen

Uwaga do pozycyj: 331—334. Oleje podlegające ocleniu według tych pozycyj w rezerwoarach o wadze poniżej 25 kg (olej lniany, chiński olej drzewny, olej słonecznikowy, arbuzowy, rycynowy, rzepakowy, olej z oliwy i orzecha ziemnego i olej sulfurowy)

336. Wszelkie tłuszcze rybie
344.. Tłuszcze zestalone w stanie skażonym
361. Stężony tłuszcz maszynowy i dziegieć
414k. Czerń ze sadzy i kości filtry z węgla
497a. Papier gazetowy
509c. Prawdziwy papier pergaminowy i papier osobno niewymieniony
599. Aksamit i tkaniny jedwabne podobne do aksamitu.
617. Tiul i tkaniny podobne do tiulu
620. Dżet, korale i pajety do celów włókienni zoprzemysłowych
652. Skóry wierzchnie wyprawy mineralnej do wyrobu obuwia nie lakierowane: c) koźle lub kozie
652. Skóry do wyrobu rękawiczek
683. Lampki bez armatur do żarówek elektrycznych
690. Wszelkie szkło taflowe, polerowane
696. Odporne na kwasy i ług cegły i inne artykuły techniczne z materjałów kamiennych lub innych materjałów palonych (z wyjątkiem porcelany), powleczone glazurą lub bez glazury
711. Wyroby z kamieni
757. Kroje, lemiesze, narogi, płozy
780. Nity. zakówki, wałki śrubowe, z żelaza
798. Zastawa stołowa: b) ostrza nożowe z żelaza lub stali
806. Lokomobile
814. Maszyny do uprawy gleby i ich części
815. Żniwiarki. kosiarki i maszyny do zbierania zboża oraz ich części
819. Inne maszyny i aparaty rolnicze oraz ich części
827. Maszyny narzędziowe do obróbki drzewa oraz części tych maszyn
844. Maszyny do pisania, liczenia i składania czcionek
846. Kasy rejestrujące i jej części
847. Biurowe maszyny i aparaty do powielania i kopjowania
851. Koła zębate, ślimakowe, łańcuchowe
857. Lampy radjo-nadawcze
876. Podwozia samochodowe i ich ramy również w stanie rozłożonym ze zmontowanym silnikiem, z karoserją samochodową. oddzielnie sprowadzane ich części
914. Smyczkowe instrumenty muzyczne
918. Uwaga a) Płyty gramofonowe o wadze sztuki powyżej 150 g oraz płyty do nauczania języków bez względu na wagę
922a. Struny stalowe lub metalowe
924. Mechanizmy do zegarków kieszonkowych
925. Koperty do zegarków kieszonkowych.
926. Zegarki kieszonkowe
931. Towary korkowe osobno niewymienione
960. Zęby sztuczne
968. Filmy wyświetlone.

Przy imporcie powyższych towarów obowiązuje specjalna opłata celno - manipulacyjna w wysokości ½% od wartości faktury.

WŁOCHY. W „Gazetta Ufficiale“ z dnia 27 maja br. ogłoszony został król. dekret z daty 2 maja br. podwyższający cło do ołowiu i jego pochodnych oraz niektórych artykułów elektr. a mianowicie:

poz. 379 ołów i jego stopy:		
a) we wlewkach i złomach	45 lir. od	100 kg
b) w arkuszach i drutach	65 „ „	100 kg
c) w rurach	65 „ „	100 kg
poz. 380 czcionki z ołowiu i stopów	144 „ „	100 kg

poz. 381	tubki do farb, dla celów kosm. i t. p. z ołowiu i stopów:		
	a) lakierowane, srebrne, złocone i w inny sposób zdobione	159 „	„ 100 kg
	b) inne	115 „	„ 100 kg
poz. 382	wyroby z ołowiu i stopów, niewym.:		
	a) lakierowane, srebrzone lub złocone	261 „	„ 100 kg
	b) inne	149 „	„ 100 kg
poz. 455	akumulatory elektr. o wadze:		
	a) powyżej 10 kg	168 „	„ 100 kg
	b) do 10 kg	238 „	„ 100 kg
	c) do 1 kg	314 „	„ 100 kg
poz. 464	części metalowe akumulatorów wagi:		
	a) ponad 5 kg	141 „	„ 100 kg
	b) do 5 kg	165 „	„ 100 kg
	c) do 1 kg	195 „	„ 100 kg
poz. 679	tlenki:		
	h) ołowiu	65 „	„ 100 kg
poz. 680	węglany:		
	d) ołowiu	57 „	„ 100 kg
poz. 727	octany i pirolignity niewym.:		
	b) octan ołowiu	65,30 „	„ 100 kg
poz. 945	przewody i kable elektr. i izolow. złożone z jednej lub więcej żył izolowanych, okryte żelazem lub innym metalem, również kable podmorskie:		
	a) o średnicy zewn. drutu powyżej ½ mm	246,75 „	„ 100 kg
	b) o średnicy zewn. drutu ½ mm i niżej	276,— „	„ 100 kg

Wnioski na przywóz towarów, na które istnieje zakaz wwozu do Włoch należy kierować za pośrednictwem odnośnych syndykatów do Ministerstwa Korporacji.

Wnioski w sprawie wwozu maszyn i ich części zarówno jak surowców należy kierować do związku przemysłowców, skąd po uzyskaniu opinji będą kierowane do Min. Korporacji.

W „Gazzetta Ufficiale" z dnia 20. ub. m. ogłoszony został dekret Ministra Finansów z daty 9 maja 1935, który w uzupełnieniu dekretu z 8 grudnia 1934, nakłada na wszystkie osoby prawne i fizyczne narodowości włoskiej obowiązek deponowania w Banku Włoskim wszystkich posiadanych papierów zagranicznych i włoskich wydanych zagranicą.

W myśl więc dekretu, wszystkie banki, towarzystwa, firmy i inne osoby prawne jak również fizyczne narodowości włoskiej, z siedzibą w królestwie włoskiem lub w posiadłościach, obowiązane są oddać do dni 20 w przechowawczy depozyt imienny w Banku Włoskim na rachunek Nar. Instytutu dla wym. z zagr. wszystkie posiadane przez siebie papiery wartościowe zagraniczne lub włoskie emitowane zagranicą. Papiery powyższe deponować można również w bankach występujących jako ajencje Banku Włoskiego (Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Banco di Roma) lub też w innych bankach krajowych lub zagranicznych, jednak na rachunek powyżej wymienionych ajencyj Banku Włoskiego. (Art. 1).

Złożenie papierów na depozytowem koncie przechowawczym nie ujmuje prawa dysponowania niemi przez właściciela, za wyjątkiem warunku przestrzegania przepisów o cesji dewiz i handlowaniu papierami wydanemi zagranicą. Bank przechowujący depozyt realizuje kupony, wpłacając na rachunek deponenta równowartość w lirach według kursu dnia zapadłości. (Art. 2).

Natomiast zwolnione są od tego obowiązku osoby, które wpłacą równowartość ulokowanych papierów w banku zagranicznym, w walucie zagranicznej. Minister Finansów w poszczególnych wypadkach może zwolnić od obowiązku deponowania papierów pod warunkiem złożenia odpowiedniej gwarancji.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma belgijska obejmie przedstawicielstwa firm polskich, eksportujących nabiał, głównie jaja. — E/9349/92/Ch.

Firma agenturowa mająca siedzibę w Brytyjskich Posiadłościach Malajskich zainteresowana jest zastępowaniem interesów polskich eksporterów na tamtejszym terenie. E/14339/3B/Ch.

Agent w Antwerpji pragnie objąć reprezentację eksporterów makuchów i ziemiopłodów E/9350/92/Ch.

Pośrednik niemiecki zainteresowany jest ofertami na surowce i półfabrykaty, przeznaczone do reeksportu. E/14342/3U/Ch.

Firma belgijska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyrobów metalurgicznych, celem dalszego reeksportu do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. E/9351/92/Ch.

Firma angielska pragnie importować z Polski jelita owcze i baranie. R/14250/29/Gi.

Liczne firmy w Holandji interesują się importem skrzynek do cygar, na które na tutejszym rynku jest znaczny zbyt. P/12644/40/C.

Firma francuska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/13064/3R/Sz.

Damskie torebki skórzane poszukiwane są na rynku amerykańskim Szczegóły w Instytucie. P/14888/64/Sz.

Eksperterów wód mineralnych poszukuje firma amerykańska. P/14039/47/Sz.

Firma agenturowa w Budapeszcie interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami sztucznego rogu i farb. P/14867/47/Ż.

Firma agenturowa w Johannesburgu poszukuje przedstawicielstw polskich wytwórni. P/14969/21/Ż.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem. winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W ZRYCZAŁTOWANYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM NA ROK 1935.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z r. 1934 Nr. 76 poz. 716) upoważnia Urzędy Skarbowe do tymczasowego ograniczenia poboru zryczałtowanego podatku przemysłowego od obrotu za rok

1935 w wypadku stwierdzenia znacznego spadku obrotów w roku 1935 w porównaniu z obrotem, przyjętym za podstawę obliczenia ryczałtu.

Umorzenia części zryczałtowanego podatku za rok 1935 dokonają Izby Skarbowe (Wydział Skarbowy) z końcem grudnia 1935 roku (w terminie do dnia 31 grudnia 1935 r.) po prowizorycznem obliczeniu wysokości osiągniętego w 1935 r. obrotu.

Umorzenie może conajmniej obejmować różnicę pomiędzy wymiarem zryczałtowanego podatku za r. 1935, a podatkiem przypadającym od prowizorycznie ustalonego obrotu w tym roku.

Ulgi z powyższego okólnika mogą być udzielane w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie, jedynie na indywidualne podania płatników, wnoszone najpóźniej do dnia 15 lipca 1935 r.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

CZY RYBA MORSKA STANOWI KONKURENCJĘ DLA MIĘSA, RYBY RZECZNEJ, JEZIORNEJ I STAWOWEJ?

Można zaryzykować określeniem, że wszelka konkurencja ekonomiczna da się sprowadzić do dwóch typów: jednego, gdy dwóch chce iść koniecznie tą samą drogą, robić to samo, chociażby dla różnych celów, i drugiego, gdy dwóch aspiruje do wpólnego identycznego źródła dochodu, czyli „poluje na jedną i tą samą kieszeń".

Nawiasem powiedzmy, że wszelkie konkurencje życiowe są niemal zawsze urojonemi. Ani bowiem niema potrzeby nigdy iść tą samą drogą co „konkurent", ani mieć to samo źródło dochodu. I jeszcze dodajmy: urojona konkurencja pochodzi z nieumiejętności stawiania sobie celów, z naiwnego stawiania sobie rzeczy fizycznych, lub ich symboli jako celów: stąd nieunikniona „ostra" konkurencja, gdzie, jak w naturze, — nieograniczone pole działania.

I w wypadku „konkurencji" ryby morskiej na rynku wewnętrznym z mięsem, rybą rzeczną, jeziorną i stawową mamy tak samo głównie konkurencję urojoną, i to drugiego typu: domniemanego aspirowania do jednego i tegoż źródła dochodu, którym ma być w tym wypadku „kieszeń konsumenta".

Sprawa nie jest tak błahą, jak na pozór by się wydawać mogło. To poczucie konkurencyjności ryby morskiej z rybą słodkowodną i z gospodarstwa rybnego, oraz z mięsem jest powszechne. Jest to „to o czem się nie mówi" a co jednak niewątpliwie działa, kiedy, powiedzmy, pocichu się zamraża propagandę i plany wprowadzenia w należytym stopniu ryby morskiej na rynek wewnętrzny. Jak my tu mamy popierać ten „niemal import" ryb złowionych na pełnem morzu. lub i przy brzegu, kiedy mięsa nie można sprzedać, popyt na rybę słodkowodną również mały?.

A może uznać takie rozumowanie za słuszne, pozostawiając każdemu, niech robi swoje: niech wszyscy, którzy uważają, że rozpowszechnienie ryby morskiej godzi w interesy handlu mięsem i rybą słodkowodną. hamują rozpowszechnienie ryby morskiej, niech natomiast ci, którzy są w jej rozpowszechnieniu zainteresowani — prowadzą nadal swą pionierską pracę.

Zgóry można powiedzieć, że taki stan rzeczy, który właśnie mamy do dziś dnia, nie pozwoli posunąć sprawy zwiększenia konsumcji ryb morskich w Polsce naprzód. Takich, którzy przekonani są, że konsumcja ryby morskiej poprostu aspiruje do konsumenta mięsa i ryby słodkowodnej jest nieobliczalnie wiele i ich to biernemu oporowi zawdzięczać możemy nikłe perspektywy rozpowszechnienia ryby morskiej w głębi kraju.

Tymczasem całe rozumowanie obrońców dotychczasowej konsumcji polega na urojeniu. Pozory mylą. Mimo całego podobieństwa artykułu i jego fizjologicznej wartości ryba morska jako pokarm, jak pod względem jakości, tak i pod względem ceny i społecznego zastosowania jest tak odmienna od ryby słodkowodnej i mięsa, że nie można mówić w każdym razie o wkraczaniu zastępczym do dotychczasowej konsumcji wewnętrznej.

Przeciwnie, bardzo często artykuł wcale nie zastępczy i niewinnie dla jakiejkolwiek konsumcji przedstawiający się może okazać się obniżającym w wysokim stopniu tonus życiowy i ekonomiczny i rujnować konsumcję innych artykułów: dość nadmienić alkohol i tytoń, których konsumcja może być uważana za działającą konkurencyjnie z konsumcją najrozmaitszych innych artykułów, zależnie od środowiska, cen, zamożności etc.

Ryba morska w swej specyficzności i przy niskiej cenie, jako artykuł masowej konsumcji jest i może **również u nas się okazać** przyśpieszaczem, katalizatorem. w procesie uprzemysłowienia, wzmocnienia zewnętrznej konkurencyjności w okresie ciężkiego kryzysu i dodatkowych skutków szybkiego przyrostu ludności. Dowodzi tego przykład Japonji, która bez ryby morskiej nie doszłaby z pewnością w warunkach przeludnienia do tak szybkiego rozkwitu nowoczesnego. wystarczająco uprzemysłowionego państwa.

(Dok. nastąpi)

KRONIKA

— TEGOROCZNY SEZON KONSERWACJI MATJASÓW DLA GDYNI — STRACONY. Jak wiadomo gdyńska Chłodnia Rybna w obecnym stanie posiada niewspółmiernie mocną siłownię, rozliczoną na znacznie większe pomieszczenia, podlegające chłodzeniu, aniżeli istniejące obecnie. W planie była budowa specjalnego magazynu chłodzonego do przechowania śledzi, pomiędzy istniejącą chłodnią a magazynem śledziowym w pierwszej linji nabrzeża, nie korzystającym z urządzeń chłodniczych.

Budowa miała się rozpocząć w tym roku i wszystko było przygotowane do przetargu, jednakże oddanie robót nie nastąpiło. Sezon tegoroczny dla przechowywania przedniejszych gatunków śledzi, których dotąd Gdynia nie była w stanie przechowywać, jest już stracony. Obecna sytuacja w Gdańsku, która niezmiernie skomplikowała również sprawy handlu śledziowego stawia kwestje urządzenia przynajmniej jednego magazynu chłodzonego na śledzie w Gdyni znowu do rzędu zagadnień najaktualniejszych.

Sytuacja na rynku śledziowym w Gdyni — bez zmian.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	2. 7.	6. 7.	12. 7.	13. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 7. 7.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Achilles	1. 7.	3. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 4. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 3. 7. i 12. 7

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 6. 7.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 4. 7.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 1. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 11. 7.

Do Karlskrony

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Lulealf	29. 6.	2. 7.
Wilh. Russ	2. 7.	6. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 1. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów
(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 8. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Puck — z Gdyni 2. 7. — z Gdańska 5. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 3. 7.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	1. 7.	3. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	8. 7.	10. 7.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	2. 7.	5. 7.	13. 7.
Śląsk	9. 7.	12. 7.	20. 7.

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 8. 7. — z Gdańska 10. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 1. 7.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 2. 7. — z Gdyni 4. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 2. 7. — z Gdyni 4. 7.

s/s Lublin — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Taarnbolon — z Gdyni 4. 7.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hagne — z Gdyni 29. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 7. 7.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 6. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sevilla — z Gdyni 3. 7.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sevilla — z Gdyni 3. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 3. 7.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 10. 7.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 19. 7.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Nordland — z Gdyni 7. 7. s/s Algeria — z Gdyni 8. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplaka — z Gdyni 29. 6. s/s Scanyork — Gdyni 4. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 18. 7. i 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Suecia — z Gdyni 4. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Mercator — z Gdyni 8. 7.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques
Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Kaaparen — z Gdyni 23. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)
Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Teucer — z Gdyni 6. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon
Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane
Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

29 czerwca

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Am. Sc. Line
s/s LULEAALF lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith, Reinhold
s/s TUECER lin. dla ładowania na Daleki Wschód, PAM
ż/m KERSTIN z drobnicą ze Stockholmu i ład. do Stockholmu, Wolff
s/s LYGIA po węgiel, Speed
s/s ASCANIA po węgiel, Speed
s/s HAMMONDLANE ze złomem, Behnke & Sieg
s/s SHEAF BROOK po węgiel, Behnke & Sieg

30 czerwca

s/s TARNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą również dla ładowania PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO ze Stockholmu po ładunek do Hiszpanji i Italji, Rum. & Burton
ż/m WANDIA z blokami granitow. i po makuchy, Wolff
s/s ANGELINA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg
s/s VARENGFJELL z rudą, Behnke & Sieg
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske
s/s TRIO po węgiel, Bergenske
ż/m QUO VADIS ze złomem, Rummel & Burton

1 lipca

s/s LECH lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit
s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia Ameryka L. Ż.
s/s HANS CARL lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff
s/s URSA lub subst. lin. zachodnio-norweska dla wyładowania, Bergenske
s/s LWÓW lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit
s/s SANTA GRUZ lin. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Bergenske
s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff
s/s EGON lin. zachodnio-szwedzka dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg
s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania. Reinhold
s/s PAX lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ład., Wolff
s/s CANADIA lin. z portów sycylijskich dla wyładowania, Bergenske
s/s ARNIS ze złomem, Rummel & Burton
s/s TANTO po węgiel, PAM.
ż/m ADI ze złomem i po makuchy, Rummel & Burton
s/s HAFNIA po węgiel, Bergenske
s/s MARTTI RAGNAR po węgiel, Bergenske
ż/m ADLI po węgiel, PAM.
ż/m JOHANNE po węgiel, PAM.

2 lipca

s/s WARSZAWA lin. z Havre powrotny po emigrantów Polbrit
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat
s/s NORDSÖEN lin. po ładunek do Hiszpanji
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą również ładuje, PAM.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska

s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe

s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów italskich, dla wyładowania, Rummel & Burton

s/s LORENZ L. M. RUSS z tomasyną PAM.

s/s ROLF po węgiel, Bergenske

3 lipca

s/s MARIEHOLM lin. Wschod. Szwecja - Kłajpeda, dla wyładowania i ładowania, Bergenske

s/s SEVILLA lin. portugalska dla wyładowania i ładowania, Bergenske

m/s TAURUS lin. z portów zatoki Meksykańskiej, Bergenske

s/s SCANDIA po węgiel, Behnke & Sieg

s/s KAUPO po węgiel, Progres

s/s HASTING po węgiel, PAM.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyładowania i ładowania, Reinhold

4 lipca

s/s SCYNYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, America Sc. Line

s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester (Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold

s/s BERNHARD BLUMENFELD po węgiel PAM.

5 lipca

s/s LISTO lin. po ładunek na Lewant, Rummel & Burton

s/s TCZEW lin. ze Stockholm/Norrköping dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska

6 lipca

s/s KATE lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania Prowe

s/s ODER lin. po ładunek do Leith Grangemouth, Reinhold

7 lipca

m/s NORDLAND lin. po ładunek na Lewant, Pol-Lewant

s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, również do Rygi i Tallinna, Reinhold

s/s BIRMA po ryżową mąkę pastewną, Rummel & Burton

8 lipca

s/s BALTONIA lin. (lub 10-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, PZKB.

s/s LUBLIN lin. (lub 10-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit

s/s URSA lub subst. lin. zachodnio norweska, tylko dla ładowania, Bergenske

s/s AKERSHUS lin. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Bergenske

s/s MERCATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske

s/s ALGERIA lin. po ładunek na Lewant, Pol.-Lewant

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Bremy i Rotterdamu, Wolff

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe

s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna, ładuje do Antwerpji i Rotterdamu, Żegluga Polska

s/s HARALD po węgiel, PAM.

TRESC:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lipca 1935 r. | NR. 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Światowy handel zagraniczny i udział w nim Polski

I.

W poszukiwaniu źródeł kryzysu światowego ekonomiści nie doszli do wspólnej platformy. Tak wiele przyczyn złożyło się na powstanie i pogłębienie kryzysu, że postawienie generalnej djagnozy nie jest możliwe.

Od lat kilku jesteśmy świadkami kryzysu przeżywanego w tak ostrej formie, nietylko przez Polskę, lecz i przez świat cały.

Nie będziemy rozważali wszystkich teoryj kryzysowych, możemy jednak stwierdzić, że jednem ze źródeł kryzysu jest nadprodukcja artykułów spożywczych i technicznych, z drugiej strony zmniejszyła się konsumcja tychże, ze względu na ogólne zubożenie powojenne. Do tego doszły nienormalne stosunki walutowe w niektórych krajach oraz utrudniony stan rozrachunków pomiędzy państwami z tytułu regulowania długów.

Elementy powyższe niewątpliwie miały dominujący wpływ na powstanie kryzysu. W miarę, gdy kryzys w ostrzejszej formie zaczął się przejawiać w poszczególnych państwach, rządy uważały za konieczne stawiać mu czoło. Jednym ze sposobów obrony, uznanym kolejno przez wszystkie państwa, jest ograniczenie handlu zagranicznego w przywozie do danego kraju i chęć wzmożenia własnego eksportu wszelkiemi sposobami. — Zagadnienie dodatniego bilansu handlowego stało się zagadnieniem pierwszej wagi. Jeżeli niektóre państwa z powodu swej struktury gospodarczej nie były w stanie osiągnąć aktywności bilansu handlowego, względnie jego równowagi, starały się jaknajbardziej zmniejszyć ujemne saldo bilansu handlowego, pomniejszając w ten sposób zobowiązania wobec zagranicy z tytułu obrotu towarowego.

Obronę bilansu handlowego zastosowały państwa europejskie i pozaeuropejskie, nieomal jednocześnie, w każdym bądź razie w okresie stosunkowo krótkim. Wznoszone zostały coraz wyższe barjery celne, uniemożliwiające lub utrudniające penetrację artykułów obcych na rynek wewnętrzny.

Dzięki tym obostrzeniom celnym międzynarodowy obrót towarowy został w silnym stopniu skomprymowany. Niema takiego państwa na żadnym z kontynentów, w któremby się nie zmniejszył przywóz — wywóz.

Skurczenie się handlu międzynarodowego obrazują dosadnie liczby. Jeżeli przyjmiemy wartość obrotu towarowego świata w roku 1929 za 100, to w roku 1934 wynosi on zaledwie 34.

Handel zagraniczny, jako element podstawowy kontaktu międzynarodowego, przedstawia zagadnienie ekonomiczne niezwykle interesująco. To też artykuł niniejszy ma na celu w zakresie, na który pozwalają jego ramy, zobrazować handel zagraniczny wszystkich kontynentów z uwzględnieniem wszystkich prawie państw Europy i ważniejszych krajów pozaeuropejskich.

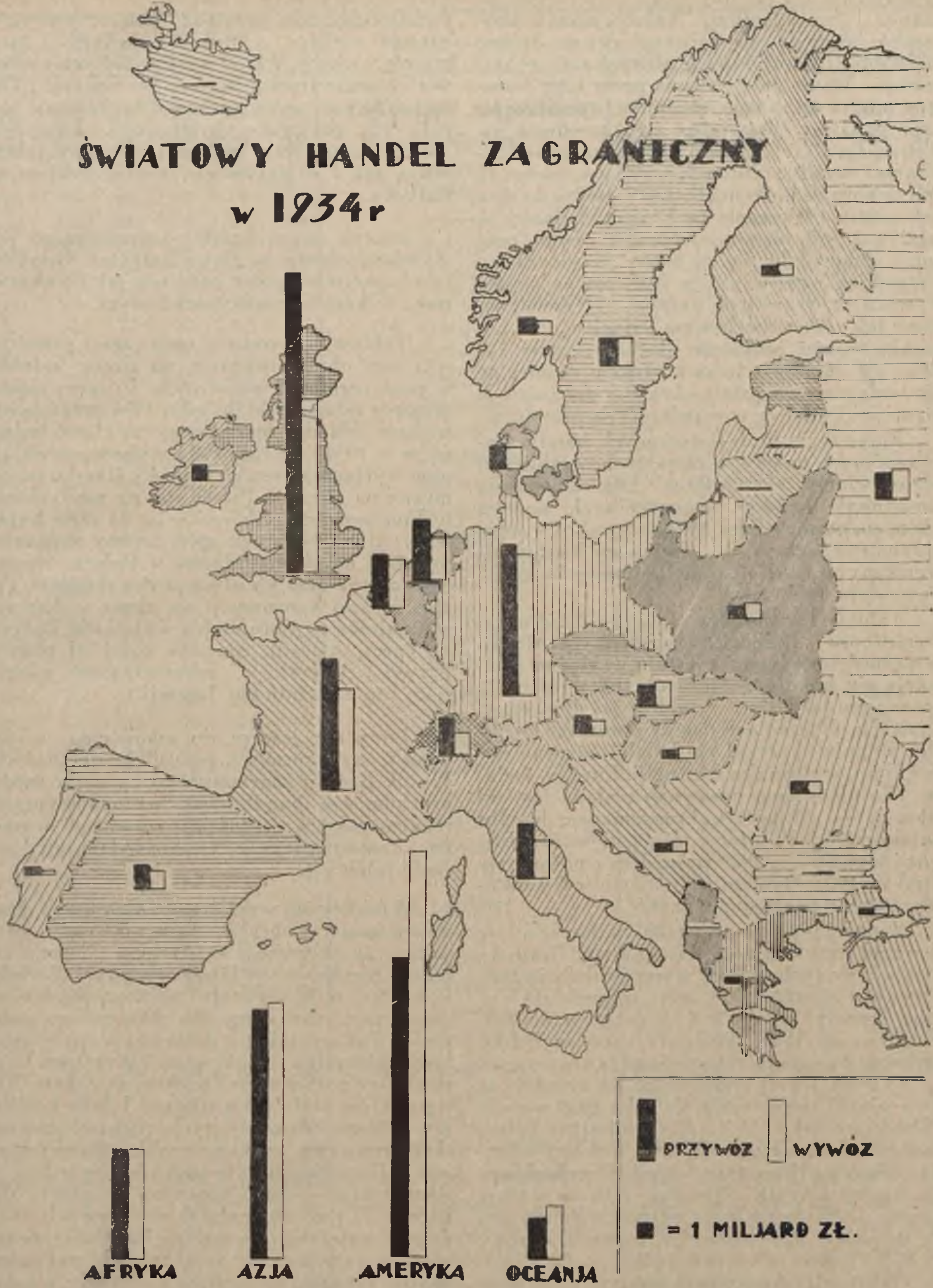
Przejdźmy do zbadania handlu zagranicznego poszczególnych kontynentów i państw na odcinku ostatnich lat sześciu.

W tym celu skonstruowana została tablica 1. źródłem danych liczbowych, do której jest Mothly Bulletin of Statistics — wydawany przez Ligę Narodów w Genewie.

Tabl. 1. Światowy handel zagraniczny

w miljardach złotych — 1929—1934

Przywóz 1929	Przywóz 1930	Przywóz 1931	Przywóz 1932	Przywóz 1933	Przywóz 1934	Państwa	Wywóz 1929	Wywóz 1930	Wywóz 1931	Wywóz 1932	Wywóz 1933	Wywóz 1934
317,4	**259,4**	**185,5**	**124,6**	**111,4**	**107,1**	**Świat ogółem**	**294,5**	**236,2**	**168,7**	**114,8**	**164,7**	**101,3**
173,1	**147,0**	**109,1**	**72,6**	**65,6**	**63,0**	**Europa ogółem**	**139,6**	**119,3**	**87,0**	**56,1**	**50,9**	**48,3**
0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
48,2	41,5	32,0	20,3	18,5	18,3	Anglja	31,7	24,8	15,8	11,4	10,9	10,6
4,1	3,4	2,7	1,6	1,1	1,1	Austrja	2,7	2,3	1,6	0,9	0,8	0,8
8,8	7,7	5,9	4,0	3,7	3,4	Belgja	7,4	6,5	5,7	3,7	3,5	3,3
0,5	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	Bułgarja	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2
5,3	4,1	3,1	2,0	1,5	1,4	Czechosłowacja	5,4	4,6	3,5	1,9	1,5	1,6
4,1	4,0	3,1	1,8	1,6	1,5	Danja	3,9	3,6	2,8	1,8	1,5	1,4
0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	Estonja	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
1,6	1,2	0,7	0,5	0,5	0,6	Finlandja	1,4	1,2	0,9	0,6	0,7	0,7
20,4	18,4	14,8	10,4	9,9	8,1	Francja	17,5	15,0	10,6	6,9	6,5	6,2
1,5	1,2	1,0	0,6	0,4	0,4	Grecja	0,8	0,7	0,5	0,3	0,3	0,3
4,7	4,2	2,0	1,7	1,4	1,5	Hiszpanja	3,6	4,0	1,7	1,3	1,2	1,1
9,9	8,7	6,8	4,7	4,3	3,7	Holandja	7,1	6,2	4,7	3,0	2,6	2,6
2,6	2,4	2,0	1,3	1,0	1,0	Irlandja	2,0	1,9	1,5	0,8	0,6	0,5
0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	Islandja	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
1,2	1,1	0,8	0,4	0,3	0,4	Jugosławja	1,2	1,1	0,8	0,4	0,4	0,5
0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	Litwa	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1
0,6	0,5	0,3	0,1	0,2	0,2	Łotwa	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,1
28,6	22,1	14,3	9,9	8,9	9,3	Niemcy	28,6	25,6	20,4	12,2	10,4	8,7
2,5	2,5	1,9	1,1	1,0	1,0	Norwegja	1,8	1,6	1,0	0,9	0,8	0,8
3,1	*2,2*	*1,5*	*0,9*	*0,8*	*0,8*	*Polska*	*2,8*	*2,4*	*1,9*	*1,1*	*1,0*	*1,0*
1,0	1,0	0,6	0,5	0,5	0,5	Portugalja	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
1,6	1,2	0,8	0,6	0,6	0,7	Rumunja	1,5	1,5	1,2	0,9	0,8	0,7
4,6	4,3	3,8	3,0	2,7	2,4	Szwajcarja	3,6	3,0	2,3	1,3	1,4	1,4
4,3	4,0	3,2	1,9	1,7	1,8	Szwecja	4,4	3,7	2,5	1,6	1,6	1,8
1,1	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	Turcja	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	1,4
1,7	1,3	0,8	0,5	0,5	0,5	Węgry	1,6	1,4	0,9	0,5	0,6	0,6
10,2	8,1	5,4	3,8	3,5	3,5	Z. S. R. R.	7,1	5,7	4,7	3,1	2,8	2,4
4,0	4,9	5,1	3,2	1,6	1,1	Włochy	4,3	4,8	3,7	2,6	2,3	1,9
0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	Inne kraje	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
41,7	**32,3**	**23,6**	**17,0**	**15,3**	**15,2**	**Azja ogółem:**	**43,9**	**32,9**	**23,0**	**15,8**	**15,2**	**15,8**
5,9	4,5	3,9	2,9	2,5	1,9	w tem: Chiny	3,9	2,5	1,7	1,0	1,1	1,0
8,1	6,0	4,1	3,2	2,6	2,5	Indje Bryt.	10,4	8,1	5,0	3,2	3,2	3,0
4,0	3,2	2,1	1,4	1,2	1,1	Indje Holend.	5,3	4,2	2,7	2,0	1,7	1,9
8,9	6,6	5,3	3,5	3,4	3,6	Japonja	8,7	6,3	4,9	3,2	3,3	3,4
4,4	3,6	2,2	1,4	1,2	1,5	Malakka	4,6	3,3	1,9	1,2	1,3	1,7
17,8	**13,3**	**9,9**	**7,2**	**7,0**	**6,9**	**Afryka ogółem:**	**13,2**	**10,9**	**8,4**	**7,8**	**7,6**	**6,9**
2,0	2,0	1,7	1,4	1,4	1,4	w tem: Algier	1,4	1,5	1,2	1,3	1,3	1,2
2,4	2,0	1,3	0,8	0,8	0,8	Egipt	2,3	1,4	1,1	0,8	0,8	0,9
3,7	2,9	2,3	1,5	1,5	1,8	Zw. Połudn. Afr.	4,1	3,5	3,0	2,9	2,7	2,1
74,8	**55,7**	**35,2**	**22,1**	**19,5**	**18,4**	**Ameryka ogółem:**	**85,6**	**62,5**	**42,4**	**29,2**	**24,9**	**25,3**
11,6	9,0	5,4	3,4	2,5	2,8	w tem: Kanada	10,9	8,1	5,6	4,3	3,8	4,0
38,7	27,8	18,6	11,8	10,0	8,7	St. Zjednoczone	46,0	33,7	21,2	14,1	11,4	11,2
7,3	5,5	3,1	1,9	2,0	2,0	Argentyna	8,1	4,6	3,8	2,9	2,6	2,6
3,8	2,3	1,2	0,9	1,2	1,1	Brazylja	4,1	2,8	2,2	1,6	1,6	1,5
8,7	**6,2**	**2,7**	**2,5**	**2,4**	**2,6**	**Oceanja ogółem:**	**7,9**	**5,8**	**4,2**	**3,5**	**3,8**	**3,3**
6,3	4,0	1,6	1,7	1,7	1,8	w tem: Australja	5,3	3,7	2,7	2,3	2,7	2,1
2,1	1,8	0,9	0,7	0,6	0,7	Nowa Zelandja	2,3	1,8	1,3	1,0	0,9	1,0



W tablicy tej podany jest przywóz i wywóz wszystkich państw Europy i ważniejszych krajów pozaeuropejskich w miljardach złotych. (Dane wyrażone liczbą 0.0 oznaczają, że zjawisko istnieje, jednak w jednostkach mniejszych niż użyto w tablicy w danym wypadku mniej niż 50 miljonów złotych).

Liczby w tablicy tej zawarte, dają wyraź-

ny obraz handlu zagranicznego poszczególnych krajów i kontynentów. Należy jednak podkreślić, że mogą one zawierać pewne drobne nieścisłości, spowodowane warunkami technicznemi. Dane, publikowane przez Ligę Narodów oparte są na sprawozdaniach poszczególnych państw. W związku z różnorodnem ujmowaniem statystycznem handlu zagranicznego przez urzędy statystyczne państw, zachodzą pewne różnice mało uchwytne i trudne do skorygowania. Wyrazem tych niedokładności w tablicy 1 jest pierwsza rubryka „świat ogółem". Zdawałoby się, że suma przywozu do wszystkich państw winna być równa sumie wywozu ze wszystkich państw. W rzeczywistości tak jest, w liczbowem jednak ujęciu powstają różnice widoczne, dochodzące do 7—10%. W ogólnym jednak efekcie różnice te nie wpływają na całość obrazu i dla naszych rozważań liczby te w zupełności są przydatne.

Przejrzenie liczb dotyczących handlu poszczególnych państw, a zawartych w tablicy 1, pozostawiamy czytelnikom. Dla ułatwienia porównania handlu poszczególnych państw i kontynentów w roku 1934, pozwalamy sobie przytoczyć wykres pt.: „Światowy handel zagraniczny w r. 1934", dane liczbowe do którego zawiera tablica 1.

Tablica 1, ujmująca zjawisko handlu zagranicznego w liczbach bezwzględnych, nie daje możności porównań rozwoju względnie kurczenia się handlu poszczególnych państw na przestrzeni lat kilku. Z tablicy tej dopiero po pewnych obliczeniach można porównać, w jakim stopniu skurczył się handel zagraniczny Polski np. w stosunku do Anglji, Europy, Świata. Dla ułatwienia porównań podana jest tablica 2. — „Wskaźnik kurczenia się handlu światowego". W tablicy tej przyjęto, że przywóz i wywóz w r. 1929 w każdem z państw równał się 100. Dopiero przy ujęciu wskaźnikowem można porównanie czynić.

Z pośród państw Europy najbardziej się skurczył przywóz do Polski, Łotwy, Rosji. — Przywóz do tych państw wynosi zaledwie 26% przywozu w roku 1929, gdy przywóz do Europy skurczył się do 36%, a przywóz ogólnoświatowy do 34%. Widzimy więc, że Polska najbardziej ograniczyła swój przywóz.

O wiele lepiej przedstawia się sytuacja w wywozie. W porównaniu do roku 1929 wywóz z Polski zmalał do 35%. Bardziej niż w Polsce zmniejszył się eksport Włoch, Niemiec, Islandji, Irlandji, Hiszpanji, Grecji, Czechosłowacji, Austrji i Anglji. Nie stoimy tu na szarym końcu. — Skurczenie się eksportu Polski stoi na poziomie skurczenia się wywozu Europy — 35%, i prawie wwozu świata — 34%.

Jakiż udział przypada różnym państwom w handlu zagranicznym świata? Odpowiedź daje nam tablica 3 — „Udział poszczególnych państw w światowym obrocie towarowym".

Polska w światowym obrocie towarowym zajmuje bardzo skromne miejsce. W roku 1934 przywóz do Polski stanowi 0.7% przywozu światowego, gdy przywóz Niemiec jest 12-to krotnie większy, a przywóz do Anglji 24-ro krotnie większy. Wśród państw Bałtyckich Polska zajmuje trzecie miejsce po Szwecji i Danji. Również w wywozie Polska zajmuje niecały 1% przywozu światowego. Ustępując znacznie państwom zachodniej Europy, utrzymuje, jak i w przywozie, trzecie miejsce na Bałtyku.

Istotną miarą handlu zagranicznego jest wysokość obrotu na głowę ludności. Świadczy to o bogactwie danego państwa, jak i o aktywności w handlu międzynarodowym.

Tablica 4 w prawej swej części przedstawia nam obrót towarowy na głowę ludności w poszczególnych państwach. To samo zagadnienie w odniesieniu do roku 1934 przedstawia wykres „Handel zagraniczny na głowę ludności w r. 1934". Tablica 4 i wykres pozwalają nam wyciągnąć smutne wnioski. Handel zagraniczny na głowę w Polsce stoi na niesłychanie niskim poziomie. Zaledwie za 24 złote kupujemy, a za 30 złotych sprzedajemy zagranicy towarów na głowę ludności w Polsce. Świadczy to o naszem ubóstwie nader dobitnie. Poziom naszej konsumpcji na głowę i eksportu stoi najniżej w Europie (za wyjątkiem Bułgarji, Turcji i Rosji), znacznie niżej od państw Afryki i Ameryki. — przewyższamy jedynie Azję i to z wyjątkiem Japonji.

Pozostaje jeszcze do omówienia wynik handlu zagranicznego, jego efekt dla państw. Wynik handlu zagranicznego zmierzyć możemy bilansem handlowym, wyrażającym się różnicą między wartością przywozu i wywozu. Pomocną nam w tym względzie jest lewa część tablicy 4.

Z tablicy tej widzimy, że aktywność handlową mają Ameryka, Azja i Oceanja oraz prawie że aktywność — Afryka. Europa ma bilans handlowy wybitnie ujemny. Wynika to z tego, że kontynenty pozaeuropejskie są dostawcami surowców dla olbrzymiego przemysłu Europy, jakoteż dostarczają cenne artykuły kolonjalno - spożywcze. Wypływa to ze struktury gospodarczej większych państw Europy, które stale mają ujemny bilans handlowy. Bilans płatniczy tych państw jest tak skonstruowany, że ujemne saldo obrotu towar. jest całkowicie pokryte przez bilans usług. — Rozpatrując bilans płatniczy typowy dla państw Europy zachodniej, w pasywach znajdziemy należności za towary i wydatki na turystykę zagraniczną, w aktywach natomiast znajdą się takie pozycje, jak dochody z usług transportowych morskich, procenty z pożyczek zagranicznych, kapitałów inwestowanych zagranicą i t. p. Niektóre z państw jak np. Szwajcarja mają dodatnie saldo z turystyki, ujemne zaś z tytułu obrotu towarowego.

Tabl. 2. Wskaźnik kurczenia się handlu światowego

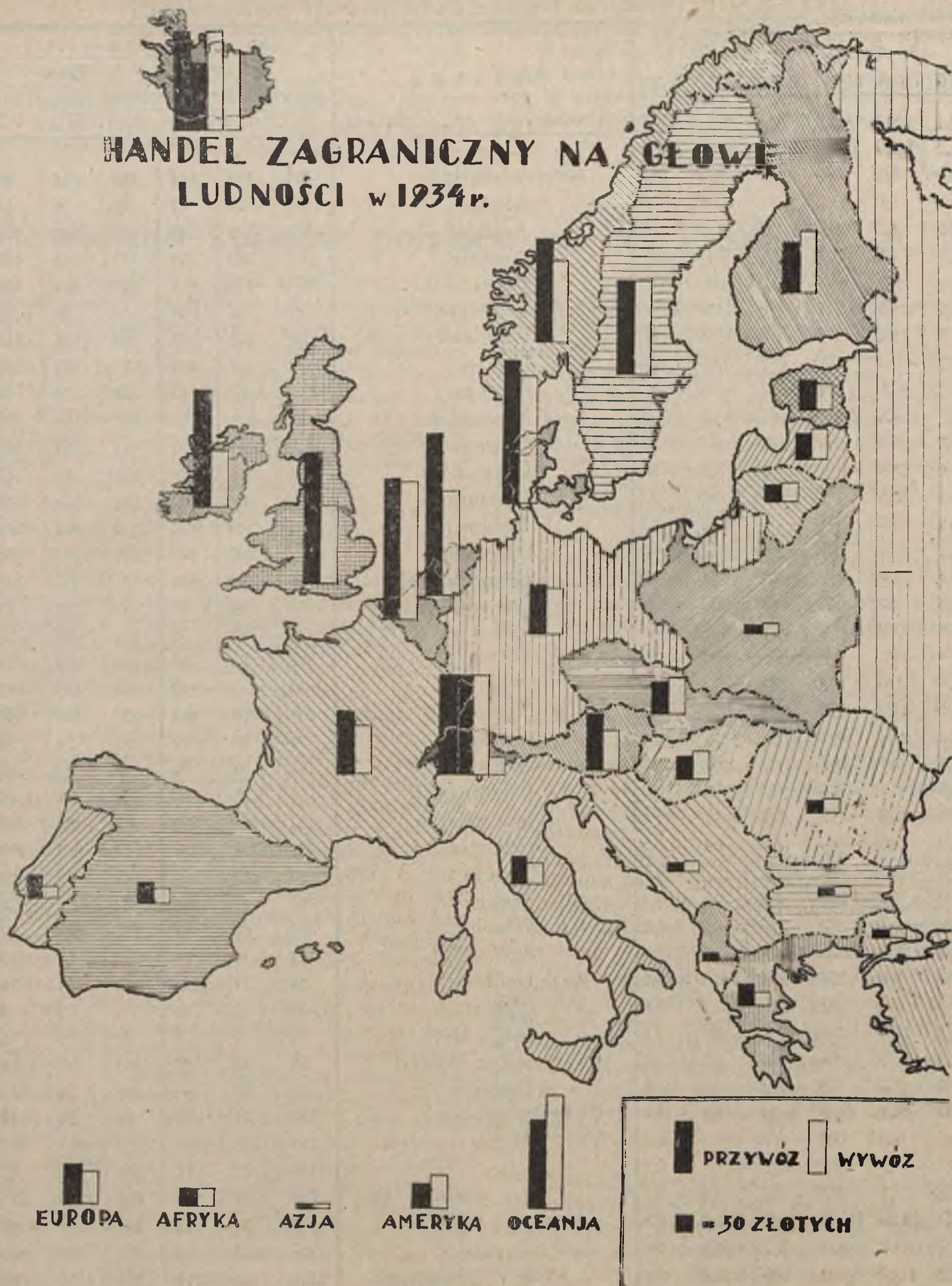
Podstawa — rok 1929 = 100 **1929 — 1934**

PRZYWÓZ 1929	1930	1931	1932	1933	1934	Państwa	WYWÓZ 1929	1930	1931	1932	1933	1934
100	**82**	**58**	**36**	**35**	**34**	**Świat ogółem**	**100**	**80**	**57**	**39**	**36**	**34**
100	**85**	**63**	**42**	**38**	**36**	**Europa ogółem**	**100**	**85**	**62**	**41**	**36**	**35**
100	86	77	59	42	41	w tem: Albanja	100	86	50	32	39	39
100	86	66	42	38	38	Anglja	100	78	50	36	34	34
100	83	66	39	28	28	Austrja	100	85	69	32	28	31
100	87	67	46	42	39	Belgja	100	82	73	47	44	42
100	55	57	42	27	27	Bułgarja	100	98	93	52	43	39
100	79	59	37	29	27	Czechosłowacja	100	85	64	36	29	30
100	97	77	45	40	38	Danja	100	94	73	47	40	36
100	80	50	30	25	28	Estonja	100	82	60	36	30	36
100	75	46	31	32	36	Finlandja	100	84	64	44	48	51
100	90	72	51	49	40	Francja	100	85	61	39	37	36
100	79	66	38	27	29	Grecja	100	82	60	38	32	34
100	89	43	36	30	31	Hiszpanja	100	109	46	35	32	29
100	88	69	47	44	38	Holandja	100	86	66	43	37	36
100	92	77	50	40	40	Irlandja	100	95	72	40	28	24
100	94	58	34	32	31	Islandja	100	81	60	45	35	34
100	91	63	34	29	35	Jugosławja	100	85	61	36	33	37
100	102	91	54	47	45	Litwa	100	101	83	57	49	45
100	82	49	23	25	26	Łotwa	100	90	60	35	30	31
100	77	50	35	31	33	Niemcy	100	89	71	43	36	31
100	99	75	43	39	39	Norwegja	100	91	55	51	46	43
100	*72*	*47*	*28*	*27*	*26*	*Polska*	*100*	*86*	*67*	*38*	*34*	*35*
100	78	53	39	40	44	Rumunja	100	99	77	58	49	47
100	95	83	64	58	53	Szwajcarja	100	84	64	37	39	40
100	93	75	45	40	42	Szwecja	100	85	57	36	38	41
100	55	48	33	28	27	Turcja	100	95	80	64	64	62
100	78	51	31	29	32	Węgry	100	88	55	32	38	39
100	80	53	37	34	34	Włochy	100	80	66	44	39	33
100	120	126	80	39	26	Z. S. R. R.	100	111	87	61	53	45
100	**78**	**57**	**41**	**37**	**36**	**Azja ogółem:**	**100**	**75**	**52**	**36**	**35**	**36**
100	77	65	48	42	31	w tem: Chiny	100	63	43	26	28	25
100	75	51	39	32	31	Indje Bryt.	100	78	48	34	31	29
100	80	53	35	30	26	Indje Holend.	100	80	52	38	33	36
100	75	59	40	38	40	Japonja	100	73	56	38	38	39
100	80	49	31	27	33	Malakka	100	71	41	25	28	37
100	**75**	**56**	**41**	**39**	**39**	**Afryka ogółem:**	**100**	**82**	**63**	**59**	**57**	**52**
100	98	83	67	70	68	w tem: Algier	100	110	87	97	99	89
100	86	53	36	33	33	Egipt	100	61	47	36	38	38
100	78	63	40	40	49	Zw. Połudn. Afr.	100	86	73	72	68	52
100	**75**	**47**	**30**	**26**	**25**	**Ameryka ogółem:**	**100**	**73**	**49**	**34**	**29**	**30**
100	76	46	30	22	24	w tem: Kanada	100	74	51	40	34	37
100	72	48	31	26	22	St. Zjednoczone	100	73	46	31	25	24
100	75	43	26	28	27	Argentyna	100	57	47	36	31	32
100	62	33	25	32	29	Brazylja	100	69	52	39	38	37
100	**71**	**31**	**29**	**27**	**29**	**Oceanja ogółem:**	**100**	**74**	**54**	**45**	**48**	**42**
100	64	26	26	26	28	w tem: Australja	100	71	52	45	51	40
100	87	43	33	29	32	Nowa Zelandja	100	79	54	42	40	42

Tabl. 3. Udział poszczególn. państw w światowym obrocie towarowym

w % % wartości 1929—1934

PRZYWÓZ 1929	PRZYWÓZ 1930	PRZYWÓZ 193–	PRZYWÓZ 1932	PRZYWÓZ 1933	PRZYWÓZ 1934	Państwa	WYWÓZ 1929	WYWÓZ 1930	WYWÓZ 1931	WYWÓZ 1932	WYWÓZ 1933	WYWÓZ 1934
100,0	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**Świat ogółem**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
54,5	**56,7**	**58,8**	**52,3**	**58,9**	**58,8**	**Europa ogółem**	**47,4**	**50,5**	**51,6**	**48,9**	**48,6**	**47,6**
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15,2	16,0	17,2	16,3	16,6	17,0	Anglja	10,8	10,5	9,4	9,9	10,4	10,5
1,3	1,3	1,5	1,3	1,0	1,0	Austrja	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,8
2,8	3,0	3,2	3,2	3,3	3,2	Belgja	2,5	2,7	3,4	3,2	3,3	3,3
0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	Bułgarja	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
1,7	1,6	1,7	1,6	1,4	1,3	Czechosłowacja	1,8	2,0	2,1	1,7	1,5	1,6
1,3	1,5	1,7	1,5	1,5	1,4	Danja	1,3	1,5	1,7	1,6	1,5	1,4
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Estonja	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,5	0.5	0,4	0,4	0,5	0,5	Finlandja	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7
6,4	7,1	8,0	8,4	8,9	7,5	Francja	6,0	6,3	6,3	6,0	6,2	6,2
0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	Grecja	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
1,5	1,6	1,1	1,3	1,3	1,4	Hiszpanja	1,2	1,7	1,0	1,1	1,1	1.0
3,1	3,3	3,7	3,7	3,9	3,5	Holandja	2,4	2,6	2,8	2,6	2,5	2,5
0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	1,0	Irlandja	0,7	0,8	0,9	0,7	0,5	0,5
0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	Islandja	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	Jugosławja	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Litwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	Łotwa	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
9,0	8,5	7,7	8,0	8,0	8,7	Niemcy	9,7	10,8	12,1	10,6	9,9	8,6
0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	Norwegja	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	0,8
1,0	*0,9*	*0,8*	*0,7*	*0,7*	*0,7*	*Polska*	*1,0*	*1,0*	*1,1*	*0,9*	*0,9*	*0,9*
0,3	0,4	0,3	0,4	0,5	0,4	Portugalja	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,7	Rumunja	0,5	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7
1,5	1,7	2,1	2,4	2,4	2,3	Szwajcarja	1,2	1,3	1,4	1,2	1,4	1,4
1,3	1,5	1,7	1,5	1,5	1,7	Szwecja	1,5	1,6	1,5	1,3	1,6	1,8
0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	Turcja	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	Węgry	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
3,2	3,1	2,9	3,0	3,1	3,3	Włochy	2,4	2,4	2,8	2,7	2,7	2,3
1,3	1,8	2,7	2,6	1,4	1,0	Z. S. R. R.	1,5	2,0	2,2	2,3	2,2	1,9
13,1	**12,5**	**12,7**	**13.5**	**13,7**	**14,2**	**Azja ogółem:**	**14,9**	**13,9**	**13,7**	**13,7**	**14,5**	**15,6**
1,9	1,7	2,1	2,3	2,2	1,7	w tem: Chiny	1,3	1,1	1,0	0,9	1,1	0,9
2,5	2,3	2,2	2,6	2,3	2,3	Indje Bryt.	3,5	3,4	2,9	2,8	3,1	2,9
1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0	Indje Holend.	1,8	1,8	1,6	1,7	1,6	1,9
2,8	2,6	2,8	2,8	3,0	3,3	Japonja	2,9	2,7	2,9	2,8	3,1	3,4
1,4	1,4	1,2	1,1	1,1	1,4	Malakka	1,6	1,4	1,1	1,0	1,2	1,7
5,6	**5,1**	**5,3**	**5,8**	**6,3**	**6,4**	**Afryka ogółem:**	**4,5**	**4,6**	**5,0**	**6,8**	**7,2**	**6,8**
0,6	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3	w tem: Algier	0,5	0,6	0,7	1,1	1,3	1,2
0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	Egipt	0,8	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8
1,2	1,1	1.3	1,2	1,3	1,7	Zw. Południ. Afr.	1,4	1,5	1,8	2,5	2,6	2,1
23,5	**21,5**	**18,9**	**17,7**	**17,5**	**17,2**	**Ameryka ogółem:**	**29,1**	**26,5**	**25,1**	**25,4**	**23,4**	**24,9**
3,7	3,5	2,9	2,7	2,3	2,6	w tem: Kanada	3,7	3,4	3,3	3,8	3,6	4,0
12,2	10,7	10,0	9,5	9,0	8,1	St. Zjednoczone	15,6	14,3	12,6	12,2	10,9	11,0
2,3	2,1	1,7	1,5	1,8	1,8	Argentyna	2,7	2,0	2,3	2,6	2,4	2,5
1,2	0,9	0,7	0,8	1,1	1,0	Brazylja	1,4	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5
2,7	**2,4**	**1,5**	**2,0**	**2,1**	**2,4**	**Oceanja ogółem:**	**2.7**	**2,5**	**2,5**	**3,1**	**3,6**	**,3**
2,0	[illegible]	0,9	1,3	1,5	1,7	w tem: Australja	1,8	1,6	1,6	2,1	2,5	2,1
0,7	0,7	0,5	0,6	0,5	0,6	Nowa Zelandja	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	1,0



Polska należy do nielicznych krajów w Europie o dodatniej jak dotąd strukturze bilansu handlowego. Dla gospodarki narodowej Polski w dzisiejszych czasach ma to znaczenie zasadnicze, gdyż tylko dzięki aktywności handlowej możemy spłacać regularnie zobowiązania międzynarodowe.

Mówiąc o handlu zagranicznym nie można pominąć zagadnienia kompensacji. W wytworzonej atmosferze wysokich barjer celnych

Tabl. 4. Saldo bilansu handlowego i obrót towarowy na głowę ludności w poszczególnych państwach

Saldo bilansu handlowego + − (miljardy złotych) 1929	1930	1931	1932	1933	1934	Państwa	Na głowę ludności (w złotych) Przywóz 1929	Przywóz 1933	Przywóz 1934	Wywóz 1929	Wywóz 1933	Wywóz 1934
− 33,5	**−27,7**	**−22,2**	**−16,5**	**−14,7**	**−14,8**	**Europa ogółem**	**350**	**133**	**128**	**283**	**103**	**98**
− 0,0	− 0,0	− 0,0	− 0,0	− 0,0	− 0,0	w tem: Albanja	66	28	27	25	10	10
−16,6	−16,8	−16,2	− 8,9	− 7,6	− 7,6	Anglja	1042	399	394	684	234	229
− 1,3	− 1,1	− 1,1	− 0,7	− 0,4	− 0,3	Austrja	611	169	168	410	114	125
− 1,4	− 1,2	− 0,2	− 0,3	− 0,2	− 0,1	Belgja	1075	448	414	907	424	406
− 0,1	+ 0,1	+ 0,1	− 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Bułgarja	88	23	24	67	30	27
+ 0,1	+ 0,5	+ 0,4	0,0	+ 0,0	+ 0,2	Czechosłowacja	358	104	97	368	105	111
− 0,2	− 0,3	− 0,3	− 0,0	− 0,1	− 0,2	Danja	1139	452	429	1073	429	389
− 0,0	0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Estonja	265	65	75	254	75	93
− 0,1	+ 0,1	+ 0,2	+ 0,2	+ 0,2	+ 0,2	Finlandja	425	138	153	391	185	198
− 2,8	− 3,4	− 4,1	− 3,5	− 3,5	− 1,8	Francja	485	237	192	417	154	148
0,7	− 0,6	− 0,5	0,3	− 0,2	− 0,2	Grecja	236	65	68	124	40	42
− 1,1	− 0,3	− 0,4	− 0,4	− 0,3	− 0,4	Hiszpanja	200	61	63	154	49	45
− 2,7	− 2,5	− 2,1	− 1,6	− 1,7	− 1,2	Holandja	1204	529	454	870	317	311
− 0,6	− 0,5	− 0,5	− 0,5	− 0,5	− 0,6	Irlandja	872	347	346	677	187	163
− 0,0	− 0,0	—	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Islandja	1643	527	509	1571	554	545
+ 0,1	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,0	Jugosławja	83	24	29	87	29	33
+ 0,0	+ 0,0	− 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Litwa	114	53	52	122	60	55
− 0,2	0,1	− 0,0	+ 0,0	0,0	− 0,0	Łotwa	328	83	86	248	74	77
+ 0,1	+ 3,5	+ 6,1	+ 2,3	+ 1,4	− 0,6	Niemcy	436	137	143	437	159	134
0,8	0,9	0,9	− 0,2	− 0,2	− 0,2	Norwegja	908	351	350	634	294	280
− 0,3	*+ 0,2*	*+ 0,4*	*+ 0,2*	*+ 0,1*	*+ 0,2*	*Polska*	*94*	*25*	*24*	*85*	*29*	*30*
− 0,6	− 0,6	0,3	− 0,3	− 0,3	− 0,3	Portugalja	158	81	75	67	34	32
− 0,0	+ 0,3	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,1	+ 0,0	Rumunja	86	34	38	84	41	40
− 1,0	− 1,3	1,5	− 1,6	− 1,3	− 1,0	Szwajcarja	1122	651	593	872	343	345
+ 0,0	− 0,3	− 0,7	0,4	− 0,0	− 0,0	Szwecja	687	271	289	713	266	288
− 0,4	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	Turcja	76	21	20	45	29	28
− 0,0	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,1	Węgry	190	56	61	186	69	72
− 3,0	− 2,5	− 0,7	− 0,7	− 0,7	− 1,1	Włochy	244	83	84	171	67	57
+ 0,3	− 0,1	− 2,4	− 0,6	+ 0,7	+ 0,9	Z. S. R. R.	27	11	7	30	16	13
+ 2,3	**+ 0,6**	**− 0,5**	**− 1,2**	**− 0,1**	**+ 0,6**	**Azja ogółem:**	**38**	**14**	**14**	**40**	**14**	**14**
− 2,0	− 2,0	− 2,2	− 1,8	− 1,3	− 0,9	w tem: Chiny	13	5	4	9	2	2
+ 2,3	+ 2,1	+ 0,8	− 0,0	+ 0,7	+ 0,5	Indje Bryt.	23	7	7	29	9	8
+ 1,3	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,5	+ 0,8	Indje Holend.	76	23	20	102	32	36
− 0,2	− 0,3	0,4	− 0,3	− 0,1	− 0,2	Japonja	135	52	54	132	50	51
− 4,5	**− 2,4**	**− 1,5**	**+ 0,6**	**+ 0,6**	**− 0,0**	**Afryka ogółem:**	**125**	**49**	**49**	**94**	**54**	**49**
− 0,7	− 0,5	− 0,5	− 0,1	− 0,1	− 0,2	w tem: Algier	341	238	232	226	223	201
− 0,1	− 0,7	− 0,2	− 0,0	+ 0,1	+ 0,1	Egipt	159	52	52	150	56	57
+ 0,3	+ 0,6	+ 0,6	+ 1,4	+ 1,2	+ 0,3	Zw. Połudn. Afr.	483	194	238	526	356	275
+10,8	**+ 6,8**	**+ 7,2**	**+ 7,1**	**+ 5,5**	**+ 6,9**	**Ameryka ogółem:**	**288**	**75**	**71**	**330**	**96**	**98**
− 0,7	0,9	+ 0,2	+ 0,9	+ 1,2	+ 1,3	w tem: Kanada	1104	242	265	1041	358	385
+ 7,3	+ 5,9	+ 2,6	+ 2,2	+ 1,4	+ 2,5	St. Zjednoczone	310	80	70	369	91	90
+ 0,8	− 0,9	+ 0,7	+ 1,0	+ 0,5	+ 0,6	Argentyna	620	173	168	686	216	218
+ 0,4	+ 0,5	+ 0,9	+ 0,6	+ 0,3	+ 0,4	Brazylja	86	28	25	94	35	35
− 0,8	**− 0,3**	**+ 1,5**	**+ 1,1**	**+ 1,4**	**+ 0,7**	**Oceanja ogółem:**	**920**	**252**	**271**	**839**	**401**	**348**
− 1,0	− 0,3	+ 1,1	+ 0,7	+ 1,0	+ 0,3	w tem: Australja	969	254	272	810	409	327
+ 0,2	+ 0,0	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,3	Nowa Zelandja	1491	427	471	1650	669	701

i dumpingu handel kompensacyjny odgrywa poważną niezwykle rolę w regulowaniu obrotu towarowego. Jesteśmy coraz częściej świadkami handlu wymiennego.

Kompensacyjne umowy, zawierane pomiędzy państwami, nie ograniczają się wyłącznie do obrotu towarowego. Coraz częściej następują kompensacje w innych rodzajach usług, jak turystyka czy transporty.

Handel kompensacyjny, wciągnięty na różnego rodzaju usługi odegra pierwszorzędną rolę w regulowaniu międzynarodowego życia gospodarczego w okresie pokryzysowym.

Bolesław Polkowski.

Wycieczka kupców polskich ze St. Zjednocz. A. P.

W poniedziałek, dnia 1 bm. na statku „Kościuszko" przybyła do Gdyni wycieczka kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych A. P. Na czele wycieczki stał przedstawiciel Związku kupców polskich w Detroit p. Paradziński. Wycieczka składała się z blisko 40 przedstawicieli polskiego stanu kupieckiego, osiadłego w rozmaitych ośrodkach Stanów Zjednoczonych, byli to przeważnie kupcy detaliści różnych branż, którzy przybyli do Polski dla zaznajomienia się z wyrobami produkcji polskiej, mogącemi znaleźć zbyt na tamtejszym rynku.

Podczas rozmów, jakie miały miejsce w trakcie zwiedzania portu i miasta Gdyni, a następnie w czasie przyjęcia, wydanego na cześć gości amerykańskich przez Izbę, wyjaśnionem zostało, że kupiectwo polskie w Stanach Zjednoczonych, aczkolwiek nie reprezentuje wielkich kapitałów, jednak jako aparat rozdzielczy dla towarów polskich może być wielce pomocny. Kupiectwo polskie liczy blisko 40.000 osób, jednak do ostatniego czasu przeważnie było ono rozproszone i nie posiadało wspólnej organizacji w postaci związków. W ten sposób wszelka akcja skoordynowana była niemożliwa i wysiłki w kierunku ustalenia łączności z dostawcami produktów polskich były wysoce utrudnione. Jak stwierdził sekretarz wycieczki p. Fronczak, najbardziej skutecznym sposobem dotarcia do drobnego kupca polskiego — ewentualnego rozdzielcy towarów polskich na rynku Stanów Zjednoczonych, byłoby danie mu możności otrzymywania towarów na miejscu ich pracy. Ten trudny skądinąd w warunkach polskich, postulat wynika z tych wielkich ułatwień, jakie są do dyspozycji kupca detalisty w Ameryce. Rola kupca tego sprowadza się głównie do wypełnienia ostatniej funkcji pośrednictwa pomiędzy producentem a konsumentem, mianowicie do zapropagowania towaru i do dostosowania asortymentu towarów do gustów konsumenta. Kupiec detalista w Ameryce ma w tych warunkach wszelkie udogodnienia ze strony kupca hurtownika, który udziela mu kredytu i dostarcza towar niemal do samych drzwi przedsiębiorstwa.

Rola detalisty sprowadza się więc do umieszczenia możliwie największej ilości towarów pośród konsumentów.

Dla penetracji wyrobów polskich przy tak układających się stosunkach na rynku Stanów Zjednoczonych potrzeba, aby towar polski nie tylko był oddany do dyspozycji hurtownika amerykańskiego, to znaczy, aby pokryte były koszty transportu, lecz również, aby hurtownik ten był zainteresowany w dostarczaniu towarów polskich detalistom Polakom w Ameryce, a ten ze swej strony dołoży starań, aby towar polski znalazł jak najliczniejszych konsumentów.

Taka organizacja przerzuca całe ryzyko dastarczenia towaru polskiego i jego spieniężenia na rynku amerykańskim na plecy producenta polskiego, który jak wiadomo naogół ugina się pod ciężarem kryzysowych warunków bytu.

Wycieczka kupców amerykańskich jest zapoczątkowaniem akcji zaznajamiania się z produkcją polską. Spodziewać się należy że w razie zadawalających rezultatów tej wstępnej zaledwie czynności, w przyszłości liczyć się można ze wzmożeniem zainteresowania produkcją polską, ze strony kupiectwa amerykańskiego.

Kontakt, jaki zadzierzgnięty został w Gdyni pomiędzy przedstawicielami kupiectwa polskiego w Ameryce a tutejszemi sferami gospodarczemi w razie jego utrzymania może mieć w przyszłości wielkie znaczenie.

W imieniu Izby witał wycieczkę podczas przyjęcia w połowie w zastępstwie Prezesa Izby p. S. Tora, wiceprezes p. T. Marchlewski, wygłaszając dłuższe przemówienie, poświęcone zobrazowaniu dorobku polskiego w Gdyni i ogólnego kształtowania się stosunków handlowych pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi A. P.

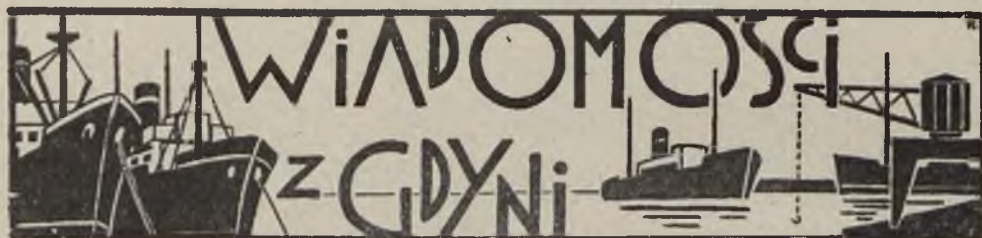
—o—

Dowiadujemy się, że w ostatnich miesiącach odbyły się w Detroit, Pittsburgu i Cleveland zjazdy kupiectwa polskiego, których wynikiem jest utworzenie Federacji Stowarzyszeń Polskich Kupców na Stan Ohio i Płn. Pensylwanję.

Zjazdy polskiego elementu kupieckiego przyczyniły się do wciągnięcia do pracy organizacyjnej jednostek stojących dotąd poza organizacjami zawodowemi i co za tem idzie, pozwoliły na ulepszanie metod zawodowej pracy Stowarzyszeń.

Wszystkie zjazdy obudziły wśród kupiectwa zainteresowanie towarem polskim i stwierdziły konieczność ściślejszej współpracy między kupcami większych ośrodków polskich.

Wynikiem przedyskutowania głównych potrzeb i zadań kupiectwa była uchwała postanawiająca zwołać ogólny zjazd kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych na dzień 3 listopada 1935 r. do Cleveland.



MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY AKADEMICKIE W GDYNI.

W dniu 14 bm. odbędzie się w Auli Szkoły Morskiej uroczyste otwarcie Międzynarodowych Wykładów Akademickich.

Otwarcie kursów poprzedzi Msza św. celebrowana przez J. E. Księdza Biskupa Chełmińskiego Dra S. Okoniewskiego.

W czasie uroczystości otwarcia wygłoszone zostaną przemówienia przez Rektora Kursów prof. Dra Tadeusza Hilarowicza, Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokoła, Posła Rumuńskiego p. Cadera, Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. S. Tora i szereg innych osobistości.

Wykład inauguracyjny pt. „Gospodarka publiczna" wygłosi p. Minister Ignacy Matuszewski.

ROZBIÓRKA STATKÓW NA STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Po dokonaniu próby rozbiórki statków na złom przez Stocznię, na początku sierpnia rb. Stocznia przystępuje do dalszych prac w tym samym kierunku już w sposób systematyczniejszy. W tym celu Stocznia Gdyńska przystępuje w najbliższych dniach do niezbędnych inwestycyj. W pierwszej linji zainstalowana zostanie stacja tlenowa, która wyrabiać będzie we własnym zakresie 800 m^3 tlenu dziennie. Jednocześnie zostanie uruchomiona technicznie z tem związana stacja do wytwarzania acetylenu. Następnie zainstalowane zostaną specjalne nożyce do cięcia, 1—2 silnych kranów brzegowych, ruchomych, do 100 palników dla mieszanki gazu, używanej przy cięciu, wreszcie suchy dok długości 120—150 mtr.

Za pierwsze półrocze rb. Stocznia Gdyńska oprócz drobnych remontów i przeróbek statków wykończyła partję zamówionych przez miasto kubłów na śmiecie w ilości przeszło 1000 szt., zakończyła budowę trawlera dla Marynarki Wojennej, którego odbiór jest wyznaczony na 11 bm. i wykończyła budowę statku pilotowego dla Urzędu Morskiego.

Wkrótce Stocznia Gdyńska rozpoczyna budowę szkolnego, ćwiczebnego szkunera żaglowego, z pomocniczym motorem. Pojemność szkunera wynosić ma 180 ton.

NOWE DALEKOMORSKIE EKSPORTOWE POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Od połowy sierpnia regularna linja szwedzko - norweska (Svenska - Amerika i Wilh. Wilhelmsen) utrzymująca oddawna bezpośrednią komunikację z portów Gulfu do Gdyni zaprowadza również bezpośrednią komunikację odjazdową: z Gdyni do portów Gulfu Meksykańskiego, a więc do południowych portów Stanów Zjednoczonych A. P. i do portów Meksyku. Daje to nowe możliwości ekspansji dla naszego handlu eksportowego. Na razie zaprowadza się jeden odjazd w połowie każdego miesiąca; częstotliwość odjazdów będzie w miarę potrzeby zwiększona, gdyż w przeciwnym kierunku, przyjazdowym, linja Gulf — Gdynia ma już obecnie 3 zawinięcia do Gdyni w miesiącu. Maklerem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Baltic Transports Ltd.

NOWE POŁĄCZENIE PORTÓW POLSKICH Z WSCHODNIĄ SZWECJĄ.

Towarzystwo Żeglugowe Svenska — Hamburg Linien A/B w Trelleborgu uruchomiło nową linję pomiędzy Gdańskiem, oraz Gdynią w razie dostatecznej ilości ładunku, z jednej strony a portami wschodnio-szwedzkiemi: Kalmar, Oskarshamn, Vestervik i Norrköping, z odjazdami 2 razy w miesiącu.

ZNIŻKA DODATKU FRACHTOWEGO O 50% NA LINJI GDYNIA - ZACHODNIA I POŁUDNIOWA AFRYKA.

Konferencja linij Europa — Afryka Południowa nie zgodziła się na razie na zniesienie dodatku „range" w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Gdynią a portami Afryki zachodniej i południowej. „Range" względem stawek dla portów Północnego morza dotąd

wynosił szylingów 10/- od tony. Konferencja obniżyła jednakże dodatek ten o 50%, ale tylko w kierunku wyjściowym, to znaczy z Gdyni do portów zachodnio - afrykańskich i południowo - afrykańskich, aż do Durban— wione do Amsterdamu i Rotterdamu wystarznaczne ułatwienie dla naszego eksportu.

Dotąd jedyną linją bezpośrednią jest szwedzka linja R. A. B. Transatlantic w Göteborgu, utrzymująca od niedawna również bezpośrednie odjazdy z Gdyni do południowej Afryki 1 do 2 razy w miesiącu. Przedstawicielem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Baltic Transports, Ltd.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MAJ/CZERWIEC 1935 R.

Na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim panowało w obu miesiącach sprawozdawczych dość znaczne ożywienie. O ile w maju można było kalkulować na podstawie notowań z poprzednich miesięcy, o tyle w czerwcu, a szczególnie pod koniec miesiąca stawki frachtowe wykazały tendencję zwyżkową. Zjawisko to tłumaczy się zwiększoną podażą ładunków w Leningradzie, Finlandji, Szwecji, krajach bałtyckich, oraz w portach Morza Białego z jednej strony, zaś zbiorowej akcji różnych zrzeszeń armatorów, zmierzającej do nie obniżenia stawek frachtowych z drugiej strony.

Anglia:

Zafrachtowano poza statkami liniowemi, cały szereg statków trampowych. Żądano za D. B. B. z Gdańska do Londynu sh. 30/- za std. na warunkach Baltwood net, zaś z Gdyni do Londynu S. C. D. sh. 28/- za std. W okresie sprawozdawczym wywieziono również z Gdańska cały szereg partyj pszenicy po następujących stawkach:

Gdańsk—Bristol	sh. 8/ 9	p. t.	ca. 800 t.
„ —Sharpness	sh. 10/ 3	p. t.	ca. 750 t.
„ —Liverpool	sh. 10/ 3	p. t.	ca. 750 t.
„ —Birkenhead	sh. 10/ 6	p. t.	ca. 750 t.
„ — „	sh. 10/ 9	p. t.	ca. 750 t.
„ —Norwich	sh. 13/ 6	p. t.	ca. 325 t.

Pozatem kwotują na rynku dalsze ładunki do załadunku w lipcu, dla których trudno jest znaleźć odpowiedni tonaż.

Holandja:

Wyekspedjowano statkami motorowo-żaglowemi z Gdańska do Leeuwarden szereg partyj zboża po hfl. 4,50, oraz kilka statków motorowych do Groningen i innych portów prowincjonalnych z ładunkiem D. B. B. po hfl. 12,50 za std. Pozatem podaż ładunków była niewielka tak, że statki linjowe odprawionodo Amsterdamu i Rotterdamu wystarczały całkowicie.

Belgja:

Ostatnie większe partje zboża były ładowane w maju oraz w początkach czerwca po dawnych stawkach frachtowych. Dość znaczna podaż tonażu do portów belgijskich, działała hamująco na wzrost poziomu stawek frachtowych. Należy nadmienić, że w Gdyni ładował gdański statek 600 std. D. B. B. do Gandawy po sh. 26/-, oraz niemiecki statek, 550 std. D. B. B. do Langerbrügge po sh. 30/- za std.

Francja:

Obrót z Francją jak poprzednio był nieznaczny. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 400 t. cukru z Gdyni do Nantes po stawce sh. 11/6.

Niemcy:

Ładowano ostatnie partje żyta do Hamburga, Emden, Bremy i Brake na poczet sprzedanych 10.000 to. z załadunkiem w maju i czerwcu. Stawki frachtowe dotychczasowe.

Danja.

Zafrachtowano ponownie cały szereg żaglowców i mniejszych parowców dla przewozu ładunków żyta, jęczmienia, owsa i makuchów z załadunkiem w Gdańsku, po niezmienionych stawkach. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 1.300 to. materjału do budowy okrętów z Gdańska do Odense po sh 7/9 za 1000 kg.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W MIES. MAJU B. R.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w maju br. osiągnął 428.883 ton w porównaniu do 555.034 ton w tym samym miesiącu roku ubiegłego. Z tego wynika, że spadek obrotów wyniósł 126.151 ton czyli 22,72%. W porównaniu do poprzedniego miesiąca przeładunek ogólny wzrósł o 70.660,9 ton, co stanowi wzrost o 19,72%. W porównaniu do roku 1932 obrót wzrósł o 11.63%, zaś do roku 1933 o 26,81%.

Z ogólnej ilości przeładowanych w maju towarów na towary masowe (rudy, węgiel, koks, fosforyty i złom) przypadło 251.317 ton czyli 58,6%, zaś na towary drobnicowe 177.566 ton czyli 41.4%. Ta sama relacja w roku 1934 kształtowała się 62% i 38%, w roku 1933 — 56,6% i 43.4%, a w 1932 — 69,6% i 30,1%.

Z zestawienia tych liczb wynika, że przeładunek towarów masowych w ciągu miesiąca sprawozdawczego uległ znacznemu spadkowi, od czego też zależny jest ogólny spadek tonażu obrotów przeładunkowych, z dru-

giej strony wzrosły obroty portowe w przeładunku drobnicy. Stosunek ten wykazuje stałą tendencję rozwojową.

Z ogólnej liczby przeładunku przypadło na przywóz 72.514 ton czyli 16,9% i na wywóz 356.369 ton, czyli 83,1%. Jeśli porównamy stosunek przywozu i wywozu w latach poprzednich to zobaczymy, że w 1934 kształtował się on 8,3% do 91,7%, w 1933 r. 9,8% do 90,7% i w roku 1932 — 5,9% do 99,4%.

Przywóz w porównaniu do lat poprzednich wykazuje stały wzrost, gdy tymczasem wywóz podlega dosyć znacznym wahaniom pod względem ilościowym.

Porównując liczby dotyczące przywozu w miesiącu sprawozdawczym z liczbami dotyczącemi tegoż miesiąca roku poprzedniego zanotować wypada wzrost o 26.257 ton, czyli o 56,76%, w porównaniu zaś do miesiąca kwietnia r. b. wzrost jest jeszcze znaczniejszy, bo o 38.009 ton czyli o 110,15%. Z poszczególnych towarów wzrost wykazały (w nawiasach liczby za ten sam miesiąc roku ubiegłego), ryż — 1.583 ton (1.049), śledzie 551 ton (488), rudy 40.700 ton (19.196), koks 1.320 ton (0), garbniki 1.890 ton (260), fosforyty 6.369 (2.851), tomasówka 400 ton (0), miedź 397 ton (21), papier i wyroby 2.479 ton (1.106): zmniejszenie wykazały: nasiona oleiste 320 ton (2.213), kawa 89 ton (262), kakao 103 ton (182). Ogólna wartość przywiezionego towaru, wedle obliczeń gdańskiego urzędu statystycznego wyniosła 8.811.014 guld., co stanowi wartość przeciętną tony 121,5 guld.

Ogólna ilość przywozu za 5 miesięcy roku bieżącego wzrosła ze 198.493,8 ton w roku 1934 do 226.892 ton, czyli o 14,31%.

W wywozie zanotować należy w porównaniu do tego samego miesiąca roku zeszłego spadek o 152.408,2 ton czyli o 29,9%, zaś w porównaniu do miesiąca poprzedniego wzrost o 32.651,8 ton czyli o 10,08%.

Spadek w porównaniu do maja roku ubiegłego wykazały towary następujące: pszenica 1.343 ton (3.100), żyto 48.559 ton (53.960), jęczmień 6.794 ton (7.?95), owies 2.486 ton (3.358), bekony 97 ton (102), tarcica 45.434 ton (67.991) i kilka innych drobniejszych pozycyj. Wzrost wykazały m. in.: koks 1.640 ton (900), sole potasowe 1.180 ton (120) i inne drobne zmiany.

Ogólny podział wywozu towarów masowych przedstawia się w sposób następujący: na ogólną liczbę wywozu tych towarów — 356.369 ton przypadło na węgiel — 197.012 ton (55,3%), drzewo — 74.416 ton (18,1%), zboże — 59.181 ton (16,6%), w roku ubiegłym te same liczby kształtowały się jak następuje: wywóz towarów masowych — 508.777 ton z tego węgiel 317.880 ton (62,5%), drzewo — 93.979 ton (18,5%), zboże — 59.181 ton (16,6%),

Ogólna wartość wywiezionych towarów, według obliczeń gdańskiego urzędu statystycznego wyniosła 18.376.956 guld., czyli przeciętna wartość tony wywiezionego towaru stanowiła 51 guld.

W ciągu pierwszych pięciu miesięcy rb. wywóz ogólny wyniósł 1.764.095 ton (w r. 1934 — 2.407.378,6 ton) czyli spadek wyniósł 643.283,5 ton (26,72%).

RUCH STATKÓW PORTU GDAŃSKIEGO W CZERWCU I W I-szem PÓŁROCZU R. 1935.

Po rekordowem ożywieniu ruchu portowego jakie zanotowaliśmy dla portu gdańskiego w maju rb. w związku ze skutkami pierwszej fazy dewaluacji guldena, w czerwcu nastąpił spadek ruchu okrętowego, jednakże nieznaczny. Spadek ten bynajmniej nie przewyższa spadku naturalnego, względem odpowiedniego miesiąca ub. roku, wywołanego zmniejszaniem się eksportu węgla przez port gdański. Ruch statków za wyjątkiem tonażu statków węglowych jest znacznie większy niż w czerwcu 1934 r., mimo że czerwiec r. ub. był miesiącem korzystnym, na tle ówczesnego zmniejszenia się naszych obrotów towarowych morzem.

Weszło do portu ogółem w czerwcu r. b. 365 statków morskich o ogólnej pojemności 220.273 t. r. n., wobec 413 statków z 245.535 t. r. n. w czerwcu ub. roku. Wyszło z portu w czerwcu r. b. 369 statków morskich z 215.295 t. r. n. pojemności, wobec 418 statków z 245.124 t. r. n. w czerwcu ub. r. Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 146 o pojemności 91.804 t., próżnych 213 o pojemności 122.551 t. r. n., zawijających jako do portu ukrycia, lub dla bunkrowania: 6 z 5.918 t. r. n. Wśród statków na wyjściu było z ładunkiem 333 o pojemności ogólnej 194.601 t. r. n., próżnych 30 o pojemności 14.776 t. r. n., wychodzących po bunkrowaniu lub jako z portu ukrycia przed burzą 6 o pojemności 5.918 t. r. n.

Jak z powyższego widać, mimo zmniejszenia wywozu węgla przez port gdański, Gdańsk pozostał wybitnie wywozowym portem Polski. Istonie, przeszło 90% liczby i tonażu statków wychodzi stąd z ładunkiem, czego nie można powiedzieć obecnie o żadnym z większych portów Europy.

Wśród statków na wejściu pierwsze miejsca zajęły statki niemieckie: 148 z 51.637 t. r. n. pojemności, duńskie: 62 z 38.636 t. r. n., szwedzkie: 52 z 29.173 t. r. n., polskie: 26 z 22.254 t. r. n. Dalsze miejsca zajęły statki angielskie: 10 z 15.109 t. r. n., norweskie 22 z 14.304 t. r. n., fińskie: 9 z 12.932 t. r. n., włoskie: 4 z 11.758 t. r. n., greckie: 3 z 8.846 t. r. n., francuskie: 5 z 6.138 t. r. n., holenderskie: 14 z 5.504 t. r. n., estońskie: 7 z 2.749 t. r. n., gdańskie: 3 z 1.233 t. r. n. pojemności.

Ruch pasażerski nieco się zwiększył: przybyło morzem 26 pasażerów, wyjechało

357, w tem 350 wycieczką Ligi Morskiej i Kolonjalnej na s/s Kościuszko na Bornholm. — Równocześnie przez przystań w Sopotach przeszły w czerwcu setki podróżnych i tysiące turystów i wycieczkowiczów: ten ruch w prasie i w źródłach urzędowych w Gdańsku publikowany nie jest.

W pierwszem półroczu br. weszło do portu gdańskiego statków morskich 2.040 o ogólnej pojemności 1.331.901 t. r. n., wobec 2.296 statków z 1.485.121 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1934 roku. Na wyjściu było w pierwszem półroczu 1935 r.: 2.038 statków o ogólnej pojemności 1.350.742 t. r. n., a w pierwszem półroczu 1934 r.: 2.316 statków o ogólnej pojemności 1.496.377 t. r. n.

Liczby wykazują zmniejszenie ruchu na wejściu i wyjściu od 8 do 9%.

UŁATWIENIA DEWIZOWE W GDAŃSKU.

W wyniku wymiany zdań z czynnikami gospodarczemi, w pierwszym rzędzie z firmami gdańskiemi i polskiemi przyznał Senat zasadniczo specjalne prawa firmom okrętowym, maklerom oraz spedytorom drewna, węgla, zboża i towarów kolonjalnych i wszystkim innym przedsiębiorstwom handlowo - przemysłowym, które są zainteresowane w handlu i ruchu tranzytowym. Wspomniane firmy otrzymać mogą na swój wniosek ogólne zezwolenie na swobodne i samodzielne dysponowanie posiadanemi przez nie dewizami oraz walutami, które otrzymają w przyszłości.

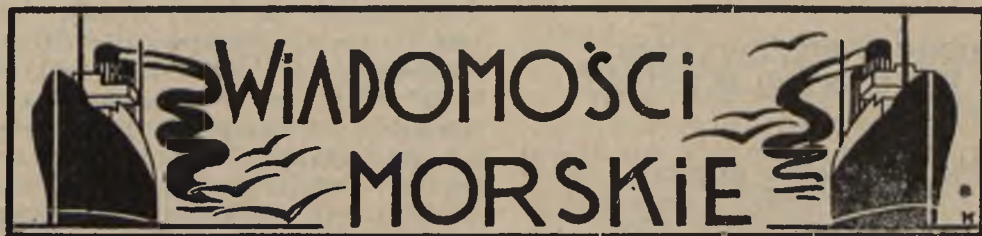
Podobnież banki i instytucje kredytowe, które finansują wyżej wspomniane tranzakcje handlowe i transportowe, otrzymają na swój wniosek generalne zezwolenie udzielania kredytów walutowych we własnym zakresie działania bez uprzedniego zasięgania opinji urzędu dewizowego. Banki posiadają zatem możność, bez względu na ograniczenia dewizowe, finansowania wspomnianych wyżej tranzakcyj, w wystarczającym stopniu i w sposób nie odbiegający od procedury stosowanej przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych.

OGRANICZENIA W DYSPONOWANIU WKŁADAMI OSZCZĘDNOŚCIOWEMI W BANKACH.

Święta bankowe zaprowadzone w Gdańsku w czerwcu zostały z dniem 1 lipca zniesione. Wierzyciele wkładów bezterminowych mogą zatem wkładami temi dysponować bez ograniczeń. Wymówienia wkładów terminowych dokonane w miesiącach ostatnich, zyskują ważność dopiero z dniem 1 sierpnia br. Wkładami oszczędnościowemi mogą ich właściciele dysponować tylko w sposób ograniczony, a mianowicie: dozwolone im jest podejmowanie w ciągu miesiąca bez wypowiedzenia maksymalnie 300 guldenów. Termin wypowiedzenia dla kwot od 300 — 1000 guldenów został ustalony na jeden miesiąc. Ponad 1000 guldenów na 3 miesiące.

ZNIESIENIE PREMIJ DLA PRZEŁADUNKÓW DRZEWA W PORCIE GDAŃSKIM.

Wprowadzone przez Senat w jesieni roku 1933 premjowanie przeładunku tarcicy miękkiej w porcie gdańskim w wysokości 1 guld. 25 fenigów od standarta zostało przez Senat zniesione. Zarządzenie to tłumaczy się z jednej strony trudnościami finansowemi Senatu, a z drugiej faktem obniżenia kosztów przeładunku drzewa w związku z dewaluacją guldena.



ZAGADNIENIE PRZYBRZEŻNEJ ŻEGLUGI OPŁAT PORTOWYCH W ANGLJI.

Handel i transport są zainteresowane w jaknajwiększych ułatwieniach i zmniejszeniach kosztów przy wysyłce i przyjęciu towarów przez porty morskie. Koła przemysłowe wymagają jaknajwiększego udoskonalenia środków przeładunkowych możliwie większej ilości portów morskich.

Interesy armatorów biegną w przeciwnym kierunku: dla nich zawijanie do zbyt licznych portów, chociażby i najlepiej wyposażonych w środki przeładunkowe, stanowi stratę, zwłaszcza o ile się rozchodzi o niewielkie partje ładunku, co tak często zachodzi w dobie obecnej.

Obniżenie opłat portowych poniżej pewnego minimum, jak sobie zdają dziś sprawę w Anglji, nie leży w interesie kraju i nie może być zastosowane. Stąd również w Anglji, podobnie jak w Danji i Szwecji obecnie żywa jest tendencja za wyznaczeniem tylko

wybranych portów dla wielkiego ruchu i za obsługą drugorzędnych portów przy pomocy linij kabotażowych i statków kabotażowych.

Kabotaż angielski przewiózł w roku 1934 — 35 miljonów ton towarów, wobec 8 miljonów ton przewozów w ruchu Anglja — zachodnia Europa i 118 miljonów ton w przewozach dalszych. Jak widać, sprawa powyższa zahacza o dziedzinę przewozów licznych i zabezpieczonych dla bandery narodowej. Tendencja przeładunku statków dalekich linij również w drugorzędnych portach, która również zaznacza się i rozwija coraz bardziej, obejmuje, oczywiście również obce statki, które w ten sposób docierają jaknajbliżej nadawców wzgl. odbiorców towaru.

Różne organizacje, jak związek Short Sea Traders, Industrial Transport Association, Chamber of Shipping of the United Kingdom zajmują się obecnie tem zagadnieniem, z tendencją do zapewnienia brytyjskiej banderze w postaci kabotażu, przewozów do mniejszych portów angielskich, z koncentracją przeładunku zagranicznego w portach większych. Prąd ten, oczywiście, nie obejmuje przeładunku towarów masowych.

ZNIŻKA OPŁAT PILOTOWYCH W PORTACH HOLENDERSKICH.

Rząd wniósł w Holandji projekt ustawy o obniżeniu opłat za pilotaż w portach holenderskich.

W uzasadnieniu projektu podkreśla się, że opłaty belgijskie za pilotaż wynoszą obecnie już tylko 10% stawek w przedwojennej walucie belgijskiej. Względy utrzymania konkurencyjności portów holenderskich z belgijskiemi wymagają obniżenia wysokości opłat do 11% ich wartości w czasach przedwojennych.

POROZUMIENIE O WYRÓWNANIU OPŁAT PORTOWYCH W ESTONJI I ŁOTWIE.

Rządy Estonji i Łotwy rozpatrują obecnie sprawę zrównania opłat portowych w portach morskich tych państw. Na razie uchwalono całkowite zrównanie opłat portowych Tallinna i Rygi.

UCHWAŁA O ZNIŻCE OPŁAT PILOTOWYCH I UPROSZCZENIU PILOTAŻU WE FRANCJI.

Związek Izb handlowych morskich i francuskich portów uchwalił jednogłośnie: 1) rewizję dotychczasowych warunków pilotażu w portach i pozostawienie obowiązkowego pilotażu tylko tam, gdzie zachodzi jego potrzeba, ze względu na bezpieczeństwo żeglugi; 2) redukcję taryf pilotowych i zniesienie większości opłat dodatkowych, tak ażeby stawka ostateczna odpowiadała świadczeniom rzeczywiście dopełnionym i w szczególności redukcję opłat dla statków linjowych i dla statków o dużym tonażu i 3) ograniczenie zastosowania pilotów z wyboru do statków większych i określenie warunków ich zastosowania w każdym porcie zależnie od miejscowych warunków.

Prócz tego większość zebrania wypowiedziała się za wprowadzeniem dyplomów kapitanów - pilotów dla francuskich kapitanów, co zostanie rozpatrzone na następnem zgromadzeniu.

NOWE STATKI DLA NIEMIECKICH AFRIKA LINIEN.

Deutsche Afrika Linien zamówiły u Blohma i Vossa w Hamburgu dwa większe statki pasażerskie dla linji południowo - afrykańskiej, o pojemności po 16 tys. ton brutto i szybkości 18 węzłów. Statki będą miały po 150 miejsc I klasy i 350 III klasy. Uruchomienie statków nastąpić ma z końcem 1936 lub z początkiem 1937 roku.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W CZERWCU B. R.

W ciągu czerwca br. zawinęło do portu Antwerpji 935 statków o ogólnej pojemności 1.787.912 ton. Przeciętny tonaż wynosił więc 1.911 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portu 825 statków o łącznej pojemności 1.663.853 t. r. n.

Według przynależności państwowej podział statków był następujący: Anglja 250 (486.514 t. r. n.), Niemcy — 198 (503.315 t. r. n.), Holandja — 131 (105.494 t. r. n.), Szwecja — 63 (87.165 t. r. n.), Francja 61 (164.732 t. r. n.), Norwegja 59 (124.696 t. r. n.), Belgja (59.124 t. r. n.), Danja — 34 (49.219 t. r. n.), Finlandja — 14 (15.590 t. r. n.). Grecja — 10 (26.179 t. r. n.), Włochy — 10 (22.905 t. r. n.), Z. S. R. R. — 10 (16.680 t. r. n.), Hiszpanja — 9 (19.915 t. r. n.), St. Zjedn. Ameryki — 8 (33.393 t. r. n.), Portugalja — 6 (9.592 t. r. n.). Polska — 6 (5.707 t. r. n.), Łotwa — 5 (9.055 t. r. n.), Japonja — 4 (18.818 t. r. n.). Brazylja — 3 (15.054 t. r. n.), Estonja — 2 (2.390 t. r. n.), Litwa — 2 (1.230 t. r. n.), Panama, Jugosławja, Tunis i Islandja po 1-m.

Zaznaczyć należy, iż ilość statków pod banderą polską, jakie zawinęły do portu w Antwerpji w porównaniu z miesiącem poprzednim wzrosła o 1 statek.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MEBLI GIĘTYCH W MAROKKU.

Dane statystyczne importu w 1934 roku mebli giętych (krzesła i inne) z poszczególnych krajów do Marokka, przedstawiają się następująco:

Francja	35 ton	wartości	233	tys. frank. fr.
Polska	28 „	„	107	„ „ „
Hiszpanja	26 „	„	113	„ „ „
Czechosłowacja	10 „	„	63	„ „ „
Austrja	4 „	„	23	„ „ „
Niemcy	1,5 „	„	11	„ „ „
Belgja	1,5 „	„	9	„ „ „
Włochy	1 „	„	2	„ „ „
Algierja	1 „	„	7	„ „ „
Inne kraje	4 „	„	23	„ „ „
Razem	112 ton	wartości	593	tys. frank. fr.

Polska jak wynika z powyższego zestawienia, jest drugim po Francji eksporterem mebli giętych do Marokka.

Udział Polski w eksporcie do Marokka mebli giętych, przedstawia się następująco:

w 1932 r. 2,4 tony na sumę 14 tys. frs.
w 1933 r. 5 ton na sumę 23 tys. frs.
w 1934 r. 28 ton na sumę 107 tys. frs.

Wywóz polskich mebli giętych zwiększył się w roku 1934 pięciokrotnie w stosunku do 1933 roku i wynosił: 26 ton krzeseł z drzewa giętego oraz 2 tony innych mebli giętych.

Do głównych odbiorców mebli giętych w Marokko należy przedewszystkiem cywilna ludność europejska. Krzesła z drzewa giętego znajdują zawsze licznych nabywców wśród ludności niezamożnej, jak również emigracji europejskiej, która ze względu na krótki pobyt w Marokko lub częste przesiedlanie się, uważa za najpraktyczniejsze używanie mebli z drzewa giętego.

Następnie poważnymi odbiorcami są instytucje społeczne, związki posiadające swoje lokale oraz kawiarnie i restauracje. Ten rodzaj odbiorców prócz zwykłych krzeseł zakupuje również tak zwane pół-fotele, które zastępując drogie fotele tapicerskie, dają maksimum wygody i taniości tego artykułu. Co sie tyczy instytucyj państwowych (urzędy, szkoły, szpitale) i wojskowych, to dostawa mebli giętych odbywa się na skutek przetargów, przyczem pierwszeństwo daje się firmom francuskim.

Największem zapotrzebowaniem w Marokko cieszą się meble z drzewa giętego (krzesła i pół-fotele) koloru naturalnego (żółtego) i drzewa czerwono-brunatnego (acajou). Polskie meble gięte zdobyły należyte uznanie odbiorców ze względu na ich solidne wykonanie, wygląd estetyczny i trwałość farby. Zwyczajem marokkańskich mieszkańców, szczególnie właścicieli kawiarń, jest obmywanie wodą mebli giętych, zamiast obcierania kurzu i wobec tego trwałość farby poniekąd decyduje o zaletach i wartości mebli.

Krzesła z drzewa giętego są zwykle przewożone w skrzyniach drewnianych zawierających 50 sztuk. Solidne i dokładne opakowanie mebli przeznaczonych do transportu morskiego i lądowego jest bardzo ważnym czynnikiem.

Cena zwykłych krzeseł giętych, t. zw. „thermo" waha się od 17 do 25 frank. franc. za sztukę cif port marokkański.

Fotele i półfotele gięte osiągają cenę od 40 fr. za sztukę cif port marokkański.

Import mebli do Marokka odbywa się głównie za pośrednictwem przedstawicieli handlowych, którzy odnośne oferty eksportera składają właścicielom sklepów meblarskich względnie bezpośrednim odbiorcom.

Zwyczaje handlowe w tej branży są następujące:

1) Firma zagraniczna przesyła najpierw katalogi ilustracyjne z wyszczególnieniem rozmiarów mebli i opisu technicznego oraz podaniem ostatniej ceny we frankach francuskich cif port marokkański.

2) pierwsze listy skierowane do firm marokkańskich winny być redagowane w języku francuskim. Używanie innego języka w korespondencji może nastąpić dopiero po uprzedniem porozumieniu się z miejscową firmą, gdyż bardzo nieliczne firmy posługują się innym językiem poza francuskim.

3) na żądanie przedstawiciela handlowego lub bezpośredniego odbiorcy, wysyła się próbny towar, wartość którego jest zwykle opłacona przez nabywcę.

4) meble tanich gatunków są nieraz kupowane za gotówkę wpłaconą przy zamówieniu. W innych wypadkach odbiorca wpłaca należność za przedłożeniem przez bank dokumentów załadowania towaru. Przy sprowadzaniu mebli drogich odbiorca żąda często kredytu od 60 do 90 dni i w tym razie niezbędne są gwarancje bankowe odbiorcy lub inne dostarczone przez przedstawiciela handlowego. Przy udzielaniu kredytu oprócz referencyj bankowych o nabywcy towaru, wskazanem jest również zasięgnąć dodatkowych informacyj w Konsulacie Honorowym R. P. w Casablance.

Ponieważ przedstawiciel handlowy posiadający zastępstwo firmy zagranicznej dba o jej dobro, stale czuwając nad stanem majątkowym i wypłacalnością swoich klientów, eksport mebli do Marokka za pośrednictwem takiego zastępcy należy uważać za najpraktyczniejszą formę tranzakcyj handlowych.

ZWYCZAJE HANDLOWE W MONTREALU.

W związku z tendencją rozwojowa obrotów handlowych pomiędzy Polską a Kanadą uważamy za wskazane podać kilka poniż-

szych wskazań udzielonych przez Konsulat R. P. w Montrealu.

Formy tranzakcji:

Najbardziej powszechnym systemem jest zawieranie tranzakcji na podstawie ofert FOB. i CIF. Oferty FOB port załadowczy są robione nacgół przez eksporterów mniej wyrobionych w handlu zamorskim i nie znających rynku kanadyjskiego. Zdarzają się wypadki, że importerzy kanadyjscy żądają ofert FOB port europejski, jeśli przez stosunki z linjami i firmami spedycyjno-okrętowemi i przy znacznych obrotach mają możność uzyskiwać korzystniejsze warunki frachtowe i asekuracyjne.

Czynniki miarodajne zaś popierają, a firmy stare i wyrobione stosują raczej oferty CIF, które obejmują „cost,insurance, freight" i pozwalają osiągnąć lepsze ceny i warunki oraz budzą większe zaufanie klienteli. Przy tego typu tranzakcjach wybór drogi przewozu, terminu załadowania, linji i okrętu należy zawsze do eksportera. cło zaś opłaca importer zgodnie z samym terminem CIF. Rzadkie są wypadki , aby oferta opiewała na warunki CIF z opłaceniem cła, manipulacji i dostawy na miejsce przez eksportera.

Oferty CIF nie wykluczają w czasach obecnych wystawiania w samej tranzakcji faktur, obejmujących warunki FOB; koszta transportu i asekuracji morskiej figurują wtedy na osobnych warunkach, co ma na celu uniknięcie większego cła, pobieranego w Kanadzie od sumy faktury ad valorem.

Jeśli chodzi o warunki transportu, to choć trudno jes mówić o ściśle ustalonych zwyczajach, stwierdzić trzeba, że kupcy montrealscy wolą zawsze aby towar został dostarczony drogą możliwie morską do Montrealu, gdyż frachty kolejowe ze względu na wielkie odległości są bardzo wysokie. Dlatego też większość tranzakcyj handlowych z krajami zamorskiemi zawiera Kanada na czas otwartej nawigacji na rzece Św. Wawrzyńca, tj. w okresie od połowy kwietnia do połowy listopada, starając się sprowadzić towar w tym sezonie i magazynować go w razie potrzeby.

Wybór statku wzgl. linji okrętowej wynika z typu tranzakcji. bądź następuje naogół w drodze bezpośredniego porozumienia między stronami, przyczem duże znaczenie ma problem czasu i kosztów transportu morskiego z Europy. Naogół jeśli chodzi o handel z Polską, kanadyjscy importerzy skarżą się, że zarówno czas trwania przewozu, jak i jego koszty sa bardzo duże. Importerzy kanadyjscy nie dążą specjalnie do popierania linii okrętowych kanadyjskich (wzgl. angielskich), pozostawiając swobodę wyboru eksporterowi, bądź spedytorowi.

Kilka lat temu, przed kryzysem. w szeregu branż praktykowane były składy konsygnacyjne, które zapewniają posiadanie stałych zapasów towarów, większą łatwość zaopatrzenia odbiorców i lepsze wykorzystanie konjunktury handlowej i cen sprzedaży. Jednak interesy tego typu wymagają dużego zaufania obustronnego i kredytu i wobec pogorszenia sytuacji gospodarczej, a pośrednio i wypłacalności, są raczej rzadko w chwili obecnej stosowane. Sprzedaż towaru loco fabryka lub magazyn eksportera w handlu zamorskim prawie nie zdarza się. W wypadkach, gdy eksporter jest dobrze wprowadzony i ma swego reprezentanta w Kanadzie, zakupy dokonuje ten ostatni, polecając sprawę transportu np. spedytorowi brokerowi stałemu, który porozumiewa się ze swym korespondentem w porcie załadowczym i ustala warunki transportu.

Warunki płatności:

Kwestja regulacji należności i kredytu jest jak zwykle największą trudnością w tranzakcjach i formy jej zależą od rodzaju towaru. Częste są tranzakcje „cash against documents", przy których banki spełniają prócz funkcji finansowej także i handlową, wręczając dokumenty przy zainkasowaniu gotówki i pośrednicząc przy kontroli towaru i jego odbiorze. Te funkcje techniczno - handlowe, których podejmują się banki angielskie, zasługują na uwagę w porównaniu z operacjami raczej tylko finansowemi banków w Polsce. Stosowane też są akredytywy bankowe nieodwołalne, płatne w krajach eksportera, albo, rzecz godna uwagi. w portach saładunku, np. Hamburgu, za okazaniem dokumentów załadowczych i po aprobowaniu towaru, przez agenta importera kanadyjskiego, stale rezydującego w Europie.

Najpowszechniejszym wydaje się kredyt 30—90 dni. Mniejsze firmy europejskie, dopiero rozpoczynające eksportowe interesy i nie znajace rynku, wolą oczywiście kredytu nie dawać i pragną możliwie szybkiego pokrycia. Natomiast firmy kanadyjskie, zwłaszcza duże i poważne domy handlowe i towarowe, przy zakupach z zagranicy o regulacji gotówkowej lub bezkredytowej naogół słyszeć nie chcą i importer zagraniczny musi się do tego wymagania dostosować lub traci interes. Zresztą warunki i kredyt różnią się ogromnie zależnie od rodzaju towaru, gdyż w niektórych branżach jest w zwyczaju płacić gotówką lub w bardzo krótkim terminie po odbiorze towaru.

W Kanadzie specjalnie często zdarzają się wypadki wystawiania przez firmy czeków, nie mających conajmniej chwilowo pokrycia. Jest to wynikiem łagodnego w tej dziedzinie prawodawstwa, które nie uważa w zasadzie faktu wystawienia czeku bez pokrycia za przestępstwo i wymaga podania sprawy do sądu dla uzyskania ewtl. sankcji.

Kwestje sporne i arbitraż:

W razie zatargu na tle wykonania warunków kontraktu, strony starają się naogół dojść do ugody bezpośredniej, Istytucje arbitrażo-

wo-kontrolne nie są tak rozwinięte w Kanadzie, jak w wielkich ośrodkach handlowych Europy Zachodniej i W. Brytanji. Arbitrażu w Montrealu podejmuje się Board of Trade, instytucja o charakterze odmiennym od Izb Przemysłowo-Handlowych polskich.

Częstokroć pośredniczą w zatargach Konsulaty i Radcowie Handlowi krajów zainteresowanych, którzy swą interwencją starają się doprowadzić do załagodzenia, w razie potrzeby przeprowadzają kontrolę towaru zakwestjonowanego, pobierając próbki itp. Poważne firmy eksportowe w kontraktach, a nawet na blankietach korespondencyjnych zastrzegają sobie juryzdykcję w miejscu ich stałej siedziby (w Europie). Niektóre Konsulaty, przeprowadzając ekspertyzę z ramienia firmy eksportowej, powołują prócz tego obywateli swego kraju. zamieszkałych np. w Montrealu i będących fachowcami w danej branży jako ekspertów i dopiero w razie niemożności załagodzenia sprawy, oddają ją odwokatom konsularnym.

Ułatwienia specjalne dla inkasa należności:

Eksporterzy, pragnący polecić inkaso swych należności za towary eksportowane do Kanady, mogą to czynić w pierwszym rzędzie przez banki, które przyjmują wszelkie zlecenia towarowe, bądź też przez kilka instytucyj specjalnych, które podejmują się transportu towaru, przeprowadzenia wszelkich formalności spedycyjno-celnych, pokazania towaru odbiorcy dla aprobaty, gwarantując nawet, za osobną opłatą, zainkasowanie należności. Wśród tych instytucyj wymienić można: National Terminal of Canada, Canadian Factors Bush Service Corporation of Canada, American Credit Indemnity etc.

Wywiady i informacje handlowe:

Źródłem informacyj handlowych są stosunki ze sferami kupieckiemi i banki, z któremi pracuje dana firma. Normalne referencje bankowe są naogół ogólne i bez większego pożytku praktycznego, przytem system ten jest kosztowny przy częstszem zasięganiu informacji.

Prócz tego istnieje jedyna w Kanadzie wywiadownia handlowa „Dun and Bradstreet". Firma ta wydaje 4 razy do roku szczegółowy spis firm handlowych z klasyfikacją ich kapitału i wypłacalności (na wzór Lloyd shipping registry) i udziela informacyj handlowych za opłatą rocznego abonamentu w sumie dol. 175. Informacje tej firmy są pożyteczne, lecz kosztowne. Doświadczenie wykazuje jednak, że informacje wyżej wymienionej wywiadowni i referencje bankowe niezawsze są możliwe do uzyskania lub są nieścisłe, gdyż wypłacalność danego importera kanadyjskiego znana jest dostatecznie na **miejscu, natomiast jego niesumienność lub** niedociągnięcia natury finansowej lub technicznej wobec jego dostawcy zamorskiego trudniej dają się stwierdzić na terenie zagranicznym. Wobec tego zaleca się dużą ostrożność w zakresie informacyj handlowych.

ZMIANY SYSTEMU OGRANICZEŃ PRZYWOZOWYCH WE WŁOSZECH.

Zapowiedziana od pewnego czasu reforma zarządzeń, poddających w myśl dekretu z 16 lutego br. import z zagranicy określonym warunkom, znalazła swój wyraz w okólniku wydanym przez Nadintendenta wymiany walutowej prof. Guarneri do Faszystowskiej Konfederacji przemysłowej, w której tenże zaznacza: iż „doświadczenia ostatnich miesięcy, podczas których stosowane były zarządzenia dekretu z 16 lutego br. odnośnie regulowania importu zagranicznego, dały sposobność do rozszerzenia systemu licencyjnego — stosowanego dotychczas do towarów zakazanych do przewozu objętych listą A wg. dekretu z 30 marca br. — również na część towarów z listy B i C tegoż dekretu, których przywóz dokonywał się dotychczas na postawie kwitów celnych z odnośnego okresu roku 1934".

W ten sposób od 1 lipca br., przy równoczesnem zniesieniu kwitów celnych, do obecnie istniejącej listy towarów zakazanych do przywozu włączone zostaną następujące artykuły: masło, ryby, kakao, wina, oleje zwierzęce i roślinne, smalec, margaryna, degras, len, juta, sierść, włosie, szczecina, tłuszcze zwierzęce i roślinne, jedwab, tkaniny i wyroby, minerały żelaza, manganu, ołowiu, miedzi, cynku i in., tlenki cynku, złomy żelazne i stalowe, złomy żeliwne i odpadki, stopy żelaza, stal w gąskach, blooms itp., sztaby, pręty, blachy, płyty, rury, druty miedziane i stopy miedzi, nikiel i stopy, ołów i stopy, cynk i stopy, inne metale i ich stopy, pilniki i rasple, węgiel kamienny w każdej postaci, koks, talk, fosfaty, nawozy chem., roślinne i zwierzęce, kamfora, barwniki i garbniki roślinne, skóry surowe, świeże, suszone, futra surowe, guma, ebonit i ich odpadki, miazga drzewna, celuloza, papier drukowy, szmaty i gałgany.

Podania o przyznanie kontyngentu na jeden lub więcej z wymienionych powyżej towarów musza być złożone przez zainteresowane firmy do fachowych Federacyi najpóźniej do dnia 10 czerwca, celem uzyskania zezwolenia na przywóz w drugiem półroczu roku bieżącego.

W podaniu, które zredagowane być powinno na specjalnym formularzu, należy podać: ilość towaru, jaką firma zamierza importować oddzielnie w III i IV trymestrze br. (tj. lipiec-wrzesień i październik-grudzień), kraj pochodzenia, pozycja i podpozycja tar. celnej brzmienie i adres firmy. Ponadto do podania dołączone być mają kwity celne z III i IV trymestru roku 1934 na dowód dokonanego importu. W wypadku, gdyby firma dopiero powstała (a więc nie posiada kwitów celnych z

roku ub.), albo też z powodu rozszerzenia przedsiębiorstwa stwierdzony import zeszłoroczny okazałby się niedostateczny (ilość kwitów celnych za mała), podanie o przydział odpowiedniego kontyngentu musi być poparte dokumentami lub innemi dowodami, potwierdzającemi szczególną sytuację firmy i konieczność uzyskania wymienionego kontyngentu, względnie zwiększenia importu w stosunku do roku zeszłego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1935 ROKU.

AUSTRJA. W Dzienniku Ustaw Związkowych z dnia 7 czerwca 1935 r. (Bundesgesetzblatt Nr. 219) ogłoszone zostało rozporządzenie Związkowego Ministra Skarbu i Związkowego Ministra Handlu i Komunikacji, dotyczące zakazu przywozu niektórych towarów do Austrji.

Rozporządzenie to, weszło w życie z dniem ogłoszenia, stanowi 18-te z kolei rozporządzenie, zawierające listę towarów, których przywóz do Austrji bez specjalnego pozwolenia jest zabroniony.

Do towarów zakazanych do przywozu zaliczone zostały tem rozporządzeniem:

	Z pozycji austr. taryfy celnej
1) wata bawełniania, bielona i odtłuszczona	132 a
2) tkaniny bawełniane z przędzy Nr. 50 i poniżej licząc w 5 mm w kwadracie więcej aniżeli 58 nitek	142
3) tkaniny bawełniane lepsze, to jest tkanina z przędzy ponad Nr. 50 do Nr. 100 włącznie	143 b — e
4) tkaniny bawełniane najlepsze, to jest tkaniny z przędzy ponad Nr. 100	144 b — d
5) szpagat	171 b
6) wojłoki tkane, niezakończone albo w formie worów (także szorstkie)	190 c
7) bibułki papierosowe	246 a
8) skóry wołowe i końskie garbowane na sposób skór podeszwowych (także na pasy napęd.): inne (aniżeli z kawałków grzbietowych) odpadki skórzane	276 b i c
9) skóry wołowe i końskie garbowane nie na sposób skór podeszwowych, także farbowane z wyjątkiem skór lakierowanych i bronzowych inaczej (aniżeli mineralnie) wyprawiane)	277 b
10) skóry cielęce mineralnie garbowane, bronzowe albo czarne	278 a
11) szkło dęte (prasowane i szkło masywne) bliżej nieokreślone, nierafinowane a) szkło techniczne b) inne i te towary, które podpadają pod uwagę 3-tej pozycji	316 a, d i uwaga 3
12) szkło dęte, prasowane i szkło masywne bliżej nieokreślone, rafinowane	317
13) flaszki do piwa, wina i wody mineralnej	319
14) szyby lustrzane, także z siatką drucianą, szlifowane, polerowane jednakże dalej nieobrobione	322 b f
15) cement, inny	339 b
16) łączniki rur (fittingi) z kutego żelaza	378
17) kwas octowy	499 h
18) gilzy do naboi, puste, nienapełnione	545
19) naboje, zapalniki	546

Nowe zakazy przywozu nie obejmują towarów mających większe znaczenie dla polskiego eksportu do Austrji. Dotyczą one jednakże niektórych artykułów, których import z Polski do Austrji w ostatnich dwóch latach został zapoczątkowany i ewentualnie mógł się rozwinąć. Do towarów tych należą: wata bawełniana, szkło dęte, prasowane i szkło masywne nierafinowane, szkło dęte prasowane i szkło masywne rafinowane (inne), flaszki do piwa, wina i wody mineralnej, tkaniny bawełniane i inne.

W związku z wydaniem nowych zakazów podane zostały do wiadomości normy udzielania pozwoleń przywozu. Pozwolenia przywozu opierać się mają na podstawie dostaw w 1933 r.

BELGJA. Rozporządzenie królewskie z 5 b. m. znosi na okres do 30 czerwca br. opłatę 5 fr. od 100 kg. kartofli pobieraną za udzielanie zezwolenia na wwóz tego produktu.

BUŁGARJA. W dniu 4 b. m. zostało ogłoszone nowe rozporządzenie, regulujące przywóz i wywóz. Zawiera ono daleko idące zmiany w stosunku do stanu obecnego, gdyż obniża kontyngenty przywozowe o 50 proc. w stosunku do stanu z 1931 i 1932 r. zarówno pod względem ilościowym jak i wartości przywożonych towarów. Równocześnie rozporządzenie zawiera nową listę towarów przeznaczonych na eksport, za które jednak w drodze wymiany kompensacyjnej można uzyskać wyższe nawet kontyngenty przywozowe, niż przewidziane w tem rozporządzeniu.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzenie Ministra Finansów z 7. VI. 1935 potwierdza dotychczasowe cła dodatkowe na bydło i mięso w następujących wysokościach:

poz. 63	(woły) i 64 (byki)	44 Kc.
poz. 65	(krowy)	38 Kc.
poz. 66	(młode bydło	37 Kc.
poz. 67	(cielęta)	37 Kc.
poz. 117	a) 2) (mięso świeże)	88 Kc.

Z nowem rozporządzeniem zmienia się tylko podstawa prawna tych ceł dodatkowych.

Zmienione cła na masło i tłuszcze z ważnością od 10 bm. są następujące: poz. 88 — masło naturalne, świeże i solone także topione 420 Kc. (dot. 210), poz. 89a sadło wieprzowe i gęsie surowe. Kc. 18.— (bez zmiany), poz. 89b sadło i gęsie wytopione Kc. 300,— (bez zmiany).

Na zboża z ważnością również od 10 bm.: poz 23 pszenica 10 Kc. (dotych. 14 Kc.), poz. 24 żyto 23 Kc. (dotych. 27 Kc.), poz. 25 jęczmień 26 Kc. (dotych. 27 Kc.), poz. 26 owies 23 Kc. (dotych. 24 Kc.).

FRANCJA. Journal Officiel z 30 maja b. r. wymienia towary nowo zwolnione przy wwozie od 4% dodatku idącego na fundusz marynarki handlowej, a między innemi — następujące:

Nr. taryfy	Towar.
z 476 bis	Skóra wyrobiona po węgiersku.
481 A/D	Obuwie ze skóry t. j. wierzchy obuwia w całości lub częściowo ze skóry a podeszwy ze skóry bądź z innego materjału.
z 482 A	Obuwie z tkanin lub pilśniu.
482 bis	Obuwie do domowego użytku wszelkich rodzajów.
483	Obuwie z futra lub futrem obłożone.
z 546 bis	Sprzączki, agrafki, haczyki, zapinki i uszka do ubrań i wszelkich wyrobów konfekcyjnych — z żelaza, stali, miedzi, mosiądzu lub jakichkolwiek innych nieszlachetnych metali oraz części metalowe powyższych przedmiotów w stanie nieobrobionym lub polerowane, lakierowane, pobielane i białe.

Dekret wprowadzający wyżej przytoczone i inne zwolnienia od 4% dodatku na marynarkę handlową ma moc wsteczną od dn. 10 sierpnia 1934 r. Wpłacone sumy z tytułu dodatku mogą być zwrócone przez władze celne za przedstawieniem odpowiednich dowodów.

Kontyngenty dla szytej bielizny damskiej i dziecinnej (z Nr. taryf. 460) — zostały wprowadzone rozporządzeniem ministra Handlu z 30 maja b. r. Ogólny kontyngent za drugi kwartał b. r. został ustalony na 124 q. Wwóz będzie możliwy po uzyskaniu ze-

zwolenia, o które zwracać się należy do Comité Interprofessionel des Pièces de Lingerie pour Femmes, Paris, 8, rue de Montesqieu.

Dekret z dn. 29 maja br. zmienia stawki celne od oleju ziemnego w sposób następujący:

Nr. taryfy	Towar	Tar. Gener.	Taryf. Minim.
197 bis	Olej ziemny, łupkowy i inne oleje mineralne:		
	a) Benzyna:		
	przy wwozie hl.	146,60	48,85
	przy wyjściu z zakładów znajdujących się pod kontrolą celną hl.	113,60	37,80
	b) t. z. White-Sprit:		
	przy wwozie hl.	146,60	48,85
	przy wyjściu itd. jak wyżej	113,40	37,80
	c) t. z. olej palny:		
	przy wwozie hl.	168,35	56,15
	przy wyjściu itd. jak wyżej; hl.	135,25	45,05
	d) inne:		
	przy wwozie hl.	218,55	72,85
	przy wyjściu itd. jak wyżej hl.	185,40	61,80

Stawki celne podane są we frankach. Hl rozumie się przy 15 centigradach.

HOLANDJA. Od 7 b.m. został zmonopolizowany wwóz i wywóz wszystkich towarów z trzciny i z materjałów podobnych. Monopol rozciąga się także na wszelkie wyroby wiklinowe i koszykarskie oraz meble z wzmiankowanych materjałów. Przywozu i wywozu powyższych towarów dokonywać będą mogły tylko te firmy, z któremi zawrze umowę Holenderska Centrala Rolnicza jako urząd wykonujący monopol. Firmy zainteresowane winny zatem bezzwłocznie zwrócić się do Centrali z wnioskiem o zawarcie odpowiedniej umowy.

INDOCHINY. Dekret francuski z 30 sierpnia 1934 o zmianie taryfy celnej odnośnie różnych metali uzyskał zastosowanie — w myśl rozporządzenia Generalnego Gubernatora z dn. 9 kwietnia b. r. — tylko w zakresie Nr. taryfy 225 bis (taśmy, drut, paski ze stopów żelaza, niklu, chromu itd.): stawka 60%, względnie 15% ad val.

W. P. IRLANDJA. W myśl uchwał finansowych Izby Posłów z dnia 15 maja b. r. zwiększone zostało cło na następujące towary: cukier, melasa, glukoza, sacharyna oraz wyroby z cukru i innych środków słodzących. Natomiast całkowicie zniesione zostało cło (dotychczas 30% i 20% ad v.) na spinki do mankietów do koszul, na broszki oraz na kolczyki, wyrabiane z mosiądzu, bronzu i spiżu.

JUGOSŁAWJA. W związku z podjętą przez Rząd akcją zmierzającą do polepszenia sytuacji jugosłowiańskiego rolnictwa odzywają się liczne głosy domagające się rewizji obowiązującej taryfy celnej (z 1925 r.) w kierunku obniżenia stawek celnych na wyroby przemysłowe. Zdaniem zwolenników takiej rewizji, faworyzowanie przywozu przemysłowego rozszerzyłoby możliwości eksportu z Jugosławji produktów rolnych. Sfery przemysłowe wypowiadają się przeciw temu planowi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma amerykańska interesuje się importem do Curacao artykułów konfekcji damskiej i męskiej w charakterze przedstawiciela. P/14952/64/M.

Firma maltańska interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z wytwórcami polskimi różnych artykułów. P/15550/21/M.

Różne artykuły użytku domowego, jak naczynia emaljowane, szkło stołowe, oraz skóra sztuczna, konfekcja męska i damska, wyroby dziane z bawełny, płaszcze gumowe, koce bawełniane, kilimy, obuwie męskie i dziecinne, płyty gramofonowe, soki, owoce i marmelady poszukiwane są przez firmę polską, mającą siedzibę w Abisynji. P/15542/4S/Sz.

Latarki naftowe poszukiwane są w kolonjach Zachodniej Afryki. P/15582/44/Sz.

Lampy poszukiwane są przez firmę w Dakarze. P/15581/50/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma hiszpańska Viuda de Salvador Llaudes Contra Muelle, 12 — Grao Valencia interesuje się importem hurtowym jaj z Polski.

Pozatem pragnie firma ta wejść w kontakt z eksporterami polskimi, którzy zechcieliby jej oddać ogólną reprezentację na wszelkie towary polskie, eksportowane do Hiszpanji.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— **POŁOWY RYB MORSKICH W MIESIĄCU CZERWCU.** W przeciągu miesiąca czerwca br. złowiono na całem wybrzeżu 199.460 kg ryb. Według poszczególnych gatunków połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco: troć 300 kg, stornia 137.200 kg, zimnica 10.780 kg, gładzica 2.200 kg, skarp 7.740 kg, śledzie mor. 1.060 kg, węgorze 4.500 kg, wątłusze 23.580 kg, węgorzyce 5.340 kg, makrele 400 kg, szczupaki 2.670 kg, okonie 650 kg, płotki 2.250 kg, certy 700 kg.

Podział połowów na poszczególne obwody był następujący: Hel 37.100 kg, Gdynia 24.250 kg, Jastarnia — Wielka Wieś 91.150 kg, Chłapowo — Karwia 29.550 kg, Puck i wioski zatoki 13.540 kg, połowy dalsze 3.470 kg, połowy dalekomorskie 400 kg.

Stan połowów w czerwcu uległ cyfrowo pewnej zwyżce, w stosunku do miesiąca maja przedstawia się naogół słabo. Powodem tego było ograniczenie rybołówstwa wywołane brakiem zbytu na ryby. W porównaniu z czerwcem roku ub. ilość złowionych ryb jest mniejsza o 56.640 kg, zdecydowały o tem słabsze połowy plastug, węgorzyc oraz wątłuszy. W

miesiącu sprawozdawczym wypłynęły do Kategatu na połowy makreli zorganizowane poraz pierwszy przez Morski Instytut Rybacki 2 kutry „Gdy 26", oraz „Hel 111". Połowy ich były niezbyt wielkie, gdyż rybacy trafili na zakończenie sezonu połowów makreli sieciami i łowili tylko przy pomocy haczyków. Na połowy dalekomorskie śledzi wyjechała pozostała część statków firmy „Mewa", zabierając przytem na każdy statek po 5 rybaków polskich.

— **NOTOWANIA CEN W GDYNI.**

A. **Śledzie solone** — bez zmiany.

B. **Inne ryby importowane:**

Śledzie zamrożone, norweskie, 50 kg netto, 320 sztuk 16 zł hurt; śledzie zamrożone norweskie, 50 kg netto, 200 sztuk 15 zł hurt; śledzie wędzone w Gdyni, à 15 do 20 gr sztuka, za 320 szt. 48 zł detal: śledzie wędzone w Gdyni, à 15 do 20 gr sztuka, za 200 sztuk 40 zł detal: dorsze zamrożone islandzkie, za 50 kg netto 20 zł hurt.

C. **Polskie połowy:**

Flądry i dorsze świeże za 50 kg netto 16 zł: płocie z jezior pomorskich do produkcji konserw za 50 kg 15 zł: wędzone flądry za 50 kg netto 60 zł hurt; wędzone węgorze za 50 kg netto 200 zł hurt; filety z dorsza, mrożone, z 1934 r. za 50 kg 17,50 zł; filety smażone, t. zw. „frit" à 35 gr porcja ½ kg 87,50 zł: makrele świeże, 3 do 4 szt. na kg, z połowów pod Norwegją, cena nieustalona.

— **HANDEL ŚLEDZIOWY STAWIA PRZED BANKOWOŚCIĄ POLSKĄ SPECJALNE ZADANIE.** Handel śledziem solonym importowanym i z własnych połowów, tak dla potrzeb krajowych jak i dalszego reeksportu (tranzytu), wymaga współdziałania banków. Śledzie solone są artykułem masowym i standaryzowanym i dlatego cieszą się w innych portach (podobnie jak u nas od niedawna bawełna) specjalnem zainteresowaniem banków obsługujących ten dział gospodarczy. Do niedawna monopol w imporcie do Polski śledzi solonych dzierżył Gdańsk, sprowadzając np. w 1929 r. 83 tysiące ton śledzi o wartości 50 miljonów złotych.

Obecnie Gdynia trzeci już rok posiada nieznacznie rosnącą rubrykę importu i własnych połowów śledzi solonych. Po wybudowaniu specjalnej chłodni śledziowej na 30 tysięcy beczek (wedle zapowiedzi w roku bieżącym), zapotrzebowanie na śledzie solone wszelkich gatunków będzie mogło przechodzić przez Gdynię. Wymagać to będzie jednak specjalnego ustosunkowania się bankowości do tego działu, tak jak to ma miejsce w portach sąsiednich, stosownie do warunków handlu śledziowego.

— **KONSERWY RYBNE NA WYSTAWIE PRZEMYSŁOWO - RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.** Specjalny pawilon na Wystawie zajmuje Związek Przemysłu Konserwowego (30 m. kwadr.) mający również dział konserw rybnych (oprócz jarzynowych, owocowych i mięsnych).

WYSTAWY I TARGI

OTWARCIE WYSTAWY PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.

W dniu 29 czerwca otwarta została w Gdyni Wystawa Przemysłowo - Rzemieślnicza. Aktu otwarcia dokonał Pan wicewojewoda Pomorski Starzyński w obecności Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokoła, Dyrektora Departamentu Morskiego Min. Przemysłu i Handlu p. inż. Możdżeńskiego, Dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego i szeregu innych wybitnych osobistości.

Do omówienia szczegółów, dotyczących wystawy oraz jej znaczenia powrócimy niebawem.

DZIAŁ DRZEWNY NA XV MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH WSCHODNICH.

Zarząd Targów Wschodnich przystąpił w roku bieżącym śladem lat ubiegłych wespół z Syndykatem Interesentów Drzewnych do zorganizowania grupy przemysłu drzewnego na XV. Międzynarodowych Targach Wschodnich.

Specjalny Komitet pod przewodnictwem Dra Csali nawiązał już kontakt z wszelkiemi poważniejszemi firmami tej branży. Grupa przemysłu drzewnego obejmować będzie wszelkie materjały i wyroby drzewne od surowca do gotowych produktów, jak meble i różne sprzęty gospodarstwa domowego, przybory sportowe itp. W odróżnieniu od lat poprzednich grupa ta w bieżącym roku obejmie również maszyny, aparaty, narzędzia itp. stosowane w przemyśle drzewnym.

NADSYŁANIE MATERJAŁU PROPAGANDOWEGO DO PAWILONU POLSKIEGO NA WYSTAWIE MIĘDZYNARODOWEJ W BRUKSELI.

W Pawilonie Polskim na Wystawie Międzynarodowej w Brukseli znajduje się specjalne biuro informacyjno - propagandowe.

Ze względu na zainteresowanie przemysłem polskim w Brukseli byłoby bardzo wskazanem, aby firmy polskie stale nadsyłały materjały propagandowe w językach obcych dla Pawilonu Polskiego na wspomnianej wystawie.

Materjały te wysyłać należy pod adresem: Commissariat Général de Pologne près l'Exposition Internationale-Bruxelles (Belgique) 13, rue de Florence.

Broszurki można wysyłać jako paczki (do 10 kg) lub jako „druki" w paczkach do 2 kg.

Dr Władysław Sowiński — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE wraz z przepisami o asekuracji morskiej i zestawieniu przepisów administracyjno-morskich. Skład Główny — Książnica Atlas 1935 — stron 297.

Wobec dotkliwie odczuwanego braku w dotychczasowej literaturze polskiej systematycznego opracowania stosowanego u nas prawa handlowego morskiego, powitać należy z dużem uznaniem pracę Dr Władysława Sowińskiego, radcy prawnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, znanego już z krótkich monografij w tej dziedzinie z lat ubiegłych.

W dziedzinie morskiej żeglugi handlowej stosowane u nas jest prawo, zawarte w IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r., a obowiązujące na ziemiach zachodnich i temsamem na wybrzeżu morskiem. Stosowanie tego prawa ułatwia nasze prawo prywatne międzydzielnicowe (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 101, poz. 580). Wprawdzie w pozostałych dzielnicach przejęliśmy w spuściźnie kodyfikacje prawa handlowego morskiego, jednakże w praktyce nie są one stosowane. W b. Królestwie Kongresowem przepisy dotyczące handlu morskiego, zawarte w art. 190—436 Kodeksu handlowego dla Królestwa Polskiego (Code de commerce), już przed odbudową Państwa Polskiego nie były stosowane wskutek braku wybrzeża morskiego i transakcyj handlowo - morskich. Na pozostałych częściach b. zaboru rosyjskiego obowiązywała i obowiązuje dotąd w dziedzinie morskiej żeglugi handlowej II księga ogólno - rosyjskiego kodeksu handlowego z 1903 r. W b. Austrji, w skład której wchodziła Małopolska, źródłem prawa handlowego morskiego było głównie prawo Napoleońskie: Code de commerce. Stosowano to prawo na obszarze b. Austrji jako prawo zwyczajowe, z wyjątkiem Dalmacji i południowego Tyrolu, gdzie obowiązywało ono jako prawo ustawowe.

IV księga niemieckiego kodeksu handlowego pozostaje zatem i niewątpliwie przez dłuższy jeszcze czas będzie źródłem prawa morskiego w Polsce. Wprawdzie Komisja Kodyfikacyjna przystąpiła już do prac nad polskiem prawem morskiem, nie należy się jednak łudzić, iż będzie ono mogło w krótkim czasie wejść w zastosowanie, a to głównie z uwagi na port gdański, który będąc drugim portem polskiego obszaru celnego, i mając liczne więzy ekonomiczne z portem gdyńskim, nie może pozostawać pod rządem innego systematu prawa morskiego. Kwestja zatem stworzenia polskiego prawa morskiego łączy się ściśle z zagadnieniem unifikacji tego prawa w obu portach wspólnego obszaru celnego.

Dobrze się zatem stało, iż Dr Sowiński podjął się trudnego systematycznego opracowania przepisów IV księgi b. niem. k. h., uwzględniając zarówno z jednej strony najważniejsze systematy obce, jakoteż i z drugiej strony nasze własne, aczkolwiek nieliczne jeszcze instytucje publicznego prawa morskiego.

Na szczególne podkreślenie zasługuje ekspozycja tematu, i jej duża przejrzystość. Po wstępie, w którym rozpatrzył autor całokształt prawa morskiego i jego szczególnie ważnej dziedziny — mianowicie handlowe prawo morskie, będące tematem pracy, po krótkim rzucie historycznym ze szczególnem uwzględnieniem obecnego stanu rzeczy w Polsce, oraz po zacytowaniu najważniejszej literatury tego przedmiotu — omawia autor zasięg handlowego prawa morskiego, oraz jego charakter jako części prawa handlowego, wraz z nakreśleniem stosunku do prawa cywilnego, do międzydzielnicowego prawa prywatnego, oraz do międzynarodowego prawa morsko - handlowego. Po rozdziale, traktującym o zarobkowym charakterze żeglugi, omówił autor szczegółowo podmioty handlowego prawa morskiego, a więc charakter, role i odpowiedzialność przedsiębiorcy okrętowego, obowiązki i uprawnienia kapitana statku, oraz innych członków jego załogi — podróżnych, załadowców i innych osób pomocnych przy przewozie morskim.

W następnym rozdziale traktującym o przedmiotach tego prawa, dokładnie omówił autor statek, egzekucję z handlowego statku morskiego, hipotekę morską, ładunek statku, oraz prawa wierzyciela hipotecznego i wierzyciela ładunku.

Przechodząc do stosunków prawnych w handlowej żegludze morskiej wynikających z umowy, poświęcił autor szczegółowe, wnikliwe i bardzo trafne uwagi umowie o przewóz ładunku, o przewóz podróżnych oraz ubezpieczeniom morskim. W tym najważniejszym dziale jego pracy zasługują przedewszystkiem na uwagę obszerne wywody dotyczące umowy o przewóz ładunku, przeprowadzone pod kątem analogji innych systematów, oraz z uwzględnieniem unifikacyjnych tendencyj w międzynarodowo-prywatnem prawie morskiem.

Rozdział traktujący o konosamencie może służyć za wzór zwartości wykładu, oraz jego jasności i trafności ujmowania wyłaniających się kwestyj prawnych. W tym rozdziale tak samo jak i w następnym, traktującym o awarji wspólnej, poszczególnej, zderzeniu statków, oraz ocaleniu i pomocy na morzu, ukazuje się nam autor jako wybitny systematyk, pełen troski nietylko o wierne nakreślenie zrębów instytucji prawnej, lecz

również i o trafne odzwierciedlenie ścierających się z sobą poglądów i teoryj.

W załączniku podał autor w swem własnem tłumaczeniu dosłowny tekst brukselskich konwencyj z r. 1924 i 1926, odnoszących się do ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, przywilejów i hipotek morskich, ujednostajnienia niektórych zasad konosamentu, oraz imunitetu statków państwowych.

W dalszym ciągu zestawił Dr Sowiński przepisy krajowe i konwencje zagraniczne, dotyczące marynarki handlowej, morskich portów handlowych. oraz rybołówstwa morskiego, jakoteż i emigracji, ustroju powiatu morskiego, miasta i portu gdyńskiego — wraz z podaniem najważniejszych norm krajowych i zagranicznych, dotyczących handlu i transportu morskiego.

Pracę uzupełnia 15-stronicowy skorowidz, bardzo szczegółowy, będący doskonałą wskazówką w prawdziwej gęstwinie zagadnień prawnych, dotyczących morskiego prawa handlowego.

Praca Dr Sowińskiego jest drugą z rzędu w naszym młodym dorobku naukowym w tej dziedzinie, od czasu odzyskania niepodległości. Pierwszą była wydana w r. 1930 książka Dra A. Majewskiego „Prawo Morskie", która zawiera częściowe streszczenie norm IV Księgi Kod. Handlowego. Praca Dr Sowińskiego wybiega daleko poza ramy książki Dr Majewskiego i stanowi nietylko zarys, jak ją skromnie nazwał autor, lecz obszerne porównawcze studjum, w którem niejednokrotnie spotyka się judykaty sądów zagranicznych w ważnych kwestjach spornych z dziedziny transportu morskiego. Ukazanie się tej pracy nastąpiło prawie równocześnie z utworzeniem Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w Warszawie, którego autor jest jednym z najbardziej czynnych członków. W równorzędności tych faktów dopatrywać się można doskonałego prognostyku dla rozwoju tej młodej gałęzi polskiej jurysprudencji, która niewątpliwie będzie się starała dotrzymać kroku w swym rozwoju postępowi, jaki towarzyszy naszemu młodemu portowi i naszej marynarce handlowej.

Dr Tadeusz Bierowski.

—o—

Praca Dra Władysława Sowińskiego jest do nabycia w Referacie Prasowym naszej Izby w cenie zł 10.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	9. 7.	13. 7.	17. 7.	20. 7.
Capella	16. 7.	20. 7.	24. 7.	27. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Imatra — z Gdyni 11/12. 7.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjoeld — z Gdyni 22. 7.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	13. 7.	20. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 11. 7. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 18. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7. i 22. 7.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 18. 7. i 29. 7.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 6. 7.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 13. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 11. 7.

Do Karlskrony

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7. i 22. 7.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 7. i 24. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	13. 7.	16. 7.
Tatti	16. 7.	20. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 22. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 12. 7.
s/s Puck — z Gdyni 16. 7. — z Gdańska 19. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 16/17. 7.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	11. 7.	13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Bussard	18. 7.	20. 7.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	9. 7.	12. 7.	20. 7.
Hel	16. 7.	19. 7.	24. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 18. 7. — z Gdańska 20. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 9. 7. s/s Hebe — z Gdyni 13. 7

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 16. 7. — z Gdyni 18. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.
s/s Lwów — z Gdańska 16. 7. — z Gdyni 18. 7.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hindsholm — z Gdyni 13. 7.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 13. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjoeld — z Gdyni 22. 7.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 20. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 15. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 15. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsoen — z Gdyni 3. 7.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 10. 7.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 19. 7.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 14. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Algeria — z Gdyni 9. 7. m/s Vikingland — z Gdyni 20. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury 13. 7. s/s Cliffwood — z Gdyni 20. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 18. 7. i 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 28. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni 22. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bristol — z Gdyni 27. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 lipca:

s/s ALGERIA lin. po ładunek na Lewant, Pol.-Lewant.

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z ład., ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s BORE IX lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HELGA L. M. RUSS z tomasyną. PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, Bergenske.
s/s SPES po węgiel, Bergenske.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s ODERSTROM po węgiel. Speed.

10 lipca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. i zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/cystern. SKAGERRAK po melasę, Lloyd Bałtycki.
s/s ROEDSKAER po węgiel, PAM.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s CAPELLA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ARNIS ze złomem, PAM.
s/s VESTA ze złomem, PAM.
m/s FLOTTBECK po węgiel, PAM.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

11 lipca:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s AKERSHUS lin. z wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
ż/m ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Wolff.
s/s SCHIELAND po węgiel, Speed.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s L. M. TROZELLI po węgiel, Bergenske.
s/s TANTO po węgiel, Bergenske.

12 lipca:

s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Piławy, ładuje do Karlskrony, Kłajpedy i Stockholmu, Bergenske.
s/s BROOK lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s THEODOR po drzewo, PAM.
s/s ALF po drzewo, Rummel & Burton.
s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

13 lipca:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pasażerami, pocztą i towarami, Gdynia — Am. L. Ż.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich, ładuje do Nowego Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga, dla wyład. i ładowania, Prowe.

14 lipca:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. ze Stockholmu po ładunek do Hiszpanji i Italji. Rummel & Burton.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z banan. i drob., PAM., Żegl. Polska.

15 lipca:

s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s CAPELLA lin. z Tallinna i Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 17-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 17-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s FLYNDERBORG po drzewo, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.
s/s HECTOR lin. z Bremy z ładunkiem: ładuje do Rygi i Bremy, Wolff.

16 lipca:

m/s TOLEDO lin. z portów zatoki Meksykańskiej dla wyładowania, Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z B. Aires, Santos. Rio dla wyładowania, Bergenske.
m/s JAPAN lin. z portów indyjskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s RINDA lin. po ładunek do portów indyjskich, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

17 lipca:

m/s SANTOS lin. z B. Aires, Santos, Rio dla wyładowania, PAM.

18 lipca:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s NORDÖST po węgiel, Speed.

TRESC:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 lipca 1935 r. | NR. 19/20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie komunikacji na tle obecnej sytuacji bilansu handlowego

Prace, zapoczątkowane przez sfery gospodarcze Państwa, a w szczególności przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych nad dalszem jeszcze uaktywnieniem naszego bilansu handlowego, doprowadziły m. in. do sformułowania tezy, wysuniętej przez Związek Izb, a streszczającej się w zdaniu, że duże znaczenie dla dodatniego ukształtowania się bilansu handlowego może mieć rozbudowa sieci polskich linij okrętowych i zmniejszenie odpływu dewiz za przewóz morski obcemi linjami okrętowemi. Środkiem działania winno być koncentrowanie masowych ładunków idących w jednym kierunku, oraz zawieranie długoterminowych kontraktów z linjami okrętowemi w celu zapewnienia im odpowiednio wysokich ilości ładunków.

W sformułowanej w ten sposób tezie Związku Izb podkreśloną jest nietylko rola, jaką odgrywa polska marynarka handlowa z punktu widzenia bilansu handlowego, lecz również i wpływ, jaki transport morski ma na kształtowanie się bilansu płatniczego. O ile bowiem rozwój floty handlowej toruje lub usprawnia drogi wymiany towarowej — o tyle z drugiej strony eliminuje usługi obce, z natury rzeczy dosyć drogie i zapewnia przypływ wysokocennych nieraz dewiz, które w wypadku posługiwania się obcemi statkami nietylko do kraju nie przybywają, lecz przeciwnie nawet muszą być za pieniądz krajowy zakupywane.

Wynika więc z powyższego, że uwagi nasze muszą iść w dwóch kierunkach: 1) w kierunku określenia wpływu bezpośredniego, jaki polska flota handlowa może mieć na kształtowanie się bilansu handlowego, 2) w kierunku zbadania jej roli jako elementu doprowadzającego obce dewizy do kraju.

W zagadnieniu pierwszem podkreślić przedewszystkiem należy bardzo nikły tonaż naszej floty handlowej, który dopiero z chwilą rozpoczęcia eksploatacji nowo budowanych motorowców, a mianowicie m/s „Piłsudski" i m/s „Batory" przekroczy zaledwie 1 pro mille w stosunku do ogólnego tonażu światowego.

Nie ulega wątpliwości, że ilość tego tonażu jest niesłychanie niską i nie pozostaje w żadnym stosunku ani z naszym ogólnym handlem zamorskim, ani z wielkością terytorjum Państwa Polskiego, ani z ilością mieszkańców. W porównaniu z innemi państwami, pozostajemy na szarym końcu, o ile weźmiemy pod uwagę odnośne zestawienia procentowe. Niemniej jednak, licząc się z tym stanem faktycznym, musimy rozpatrzeć działalność obecnej floty handlowej pod dwoma kątami widzenia, a mianowicie pod kątem widzenia jej udziału w całokształcie naszego transportu morskiego, a więc praktycznie mówiąc w obrotach portów gdyńskiego i gdańskiego — oraz pod kątem widzenia obsługiwanych przez nią połączeń regularnych. Te rozumowania pozwolą nam na wyciągnięcie odpowiednich wniosków co do rozbudowy polskiej marynarki handlowej. Konkluzje nasze będą wychodziły poza tezę Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, domagającą się jedynie rozszerzenia sieci polskich linij regularnych, czyli żeglugi regularnej z pominięciem żeglugi nieregularnej lub t. zw. trampów. W dalszych bowiem uwagach

będziemy mieli sposobność wskazać również i na znaczenie trampów dla intensyfikacji naszego handlu zagranicznego.

Udział naszej floty handlowej w obrotach obu portów polskiego obszaru celnego, tj. Gdyni i Gdańska, które będziemy określali mianem portów własnych — nie mógł przekroczyć pewnego nikłego odsetku, a to nietylko z uwagi na małą ilość tonażu, lecz również i ze względu na duży stały rozwój obrotów towarowych w tych portach, z którym to wzrostem nie idzie w parę rozwój naszej marynarki handlowej. Dlatego też widzimy, że stosunek ten, który dopiero w roku 1930 przekroczył 6,2% i osiągnął w r. 1932 najwyższą dotąd cyfrę, albowiem 9,3% ogólnych obrotów Gdyni i Gdańska, cofnął się w r. 1933, tak samo jak i w r. 1934, oscylując w obu tych latach około 7%. Wynika więc z powyższego, że od szeregu już lat, przeszło 90% obrotów w portach własnych obsługiwane są przez obcych armatorów i że wpływy za transport morski w 9/10 przeszło w częściach przechodzą do rąk obcych.

Już samo to porównanie jest argumentem o wybitnej treści i ciężarze gatunkowym, a to tembardziej, że udział bandery narodowej w obrocie portów własnych w innych krajach wyraża się minimalnie w 25% i dochodzi nawet do 65—70%. Np. bandera niemiecka obsługiwała porty niemieckie w r. 1929 w 53,2%, a w r. 1934 udział jej osiągnął już cyfrę 57,4%.

O wiele lepiej natomiast przedstawia się ten stosunek, biorąc pod uwagę udział naszej floty handlowej w obsłudze połączeń regularnych Gdyni i Gdańska z zamorską zagranicą. Na dniu 1 lipca rb. port gdyński posiadał 44 linij regularnych, a port gdański o 10 mniej, tj. 34. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe obsługują z portu gdyńskiego następujące linje regularne: 1) do Antwerpji i Rotterdamu, 2) do Tallina i Helsingforsu, 3) do Sztockholmu i portów południowo - szwedzkich, 4) do Hamburga, 5) do portów Lewantyńskich (linja w stadjum organizacji), 6) do Londynu, 7) do Hull, 8) do Le Havre, 9) do New Yorku i Halifaxu. Jak więc widzimy obsługuje polska bandera, o ile chodzi o połączenia regularne portu gdyńskiego, przeszło 20% tych połączeń. Ponieważ powyższe linje regularne włączają również, z wyjątkiem linji do New Yorku i Halifaxu, port gdański — wynika z tego, że bandera polska obsługuje w Gdańsku 8 linij regularnych na ogólną ilość 34-ch, czyli że procent jej obsługi sięga 38% w porcie gdańskim. Ogółem zatem nasza marynarka handlowa obsługuje 29% połączeń regularnych obu własnych portów.

Fakt ten posiada swoją wielką doniosłość, albowiem głównie na linjach regularnych skupiają się wysokocenne przewozy, odgrywające dużą rolę nietylko z punktu widzenia wartości naszego handlu zagranicznego, lecz również i kierunku jego orjentacji. Również wpływy frachtowe za te przewozy są znacznie wyższe, niż za ładunki masowe, ekspedjowane za pomocą statków żeglugi nieregularnej, czyli trampów. Objaw ten jest zatem bardzo dodatni i pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków, o ile chodzi o rozwój sieci regularnych, będący, jak to wynika już z samego postulatu Związku Izb, jedną z naczelnych przesłanek aktywizacji naszego bilansu handlowego.

Pierwszą konkluzją, która się tu nasuwa, jest konkluzja cyfrowa. Jeżeli obecnie przy tak nikłym tonażu naszej floty handlowej obsługujemy 29% regularnych połączeń własnych portów, to niewątpliwie przy nieco większym niż trzykrotnym wzroście tej floty, moglibyśmy ogarnąć wszystkie połączenia regularne obu własnych portów. Wystarczyłoby zatem powiększyć naszą flotę handlową przez wybudowanie wzgl. nabycie jednostek dostosowanych do odpowiednich linij regularnych, by zapewnić sobie tak znakomity wpływ na obsługę tych linij, a co zatem idzie kontrolować we własnym transporcie wysokocenny eksport i import. Powyższa konkluzja cyfrowa jednak nie ma widoków tak łatwej realizacji, a to głównie z uwagi na silny kryzys żeglugowy i łączącą się z nim nadmierną podaż tonażu. W tej sytuacji niezmiernie utrudnione jest, jeżeli już wręcz niewykluczone, konkurować z istniejącą linją regularną, częstokrotnie bardzo zasobną pod względem materjalnym, lub mającą oparcie o silnego armatora zagranicznego. Dlatego też tembardziej na podkreślenie zasługuje dotychczasowa rozbudowa polskiej sieci linij regularnych, a sam ten fakt pozwala na pewien optymizm w odniesieniu do rozwijania tych możliwości w przyszłości.

Analizując tę możliwość, dostrzegamy przedewszystkiem w dotychczasowej strukturze polskich linij regularnych pewną równowagę w połączeniach daleko- i bliskomorskich. Wynika więc z tego, że nasze przedsiębiorstwa żeglugowe nie zapoznają ani znaczenia, ani możliwości realizacji bądź to linij dalekobieżnych, bądź to połączeń dowozowych i rozwozowych. Wśród 9 linij polskich (zaznaczyć przytem należy, że istnieje również linja 10-ta z portu rumuńskiego Constanca do Haiffy i Jaffy, której jednak nie wciągnęliśmy w orbitę niniejszych zainteresowań z uwagi na to, że nie obsługuje obrotów ani portu gdyńskiego, ani gdańskiego), posiadają dwie linje wybitnie charakter dalekobieżny (linje lewantyńska i amerykańska), dwie linje (do Londynu i Hullu) noszą charakter średniobieżnych, a pięć pozostałych są linjami dowozowemi wzgl. rozwozowemi. Dla orjentacji trzeba podkreślić, że pod linjami daleko- wzgl. średniobieżnemi rozumiemy nie podział z uwagi na dystans rejsów, lecz kryterjum mające na celu uzmysłowić, że linje te są połączeniami do t. zw. punktów końcowych, a więc portów, do których ostatecznie dociera towar eksportowany wzgl. z których przybywają artykuły im-

portowe, z nieznacznym jedynie udziałem tzw. ładunków tranzytowych wzgl. przeładowczych, dających w bardzo wielkim procencie zatrudnienie linjom dowozowo - rozwozowym.

Jeżeli więc mimo kryzysu żeglugowego można myśleć realnie o dalszej rozbudowie linij regularnych, to można sobie jedynie życzyć, by ta szczęśliwa równowaga sił, która przejawiła się w dotychczasowej ewolucji pomiędzy linjami końcowemi a dowozowo-rozwozowemi była utrzymana w dalszym ciągu — niewątpliwie bowiem zarówno w jednej, jak i drugiej dziedzinie jest dużo możliwości transportowych dla obsługi naszego handlu zagranicznego.

W rozbudowie linij daleko- wzgl. średniobieżnych, czyli jak je wyżej nazwaliśmy, końcowych możnaby wychodzić z praktycznych założeń tezy wysuniętej przez Związek Izb, zalecającej koncentrowanie jednokierunkowych masowych transportów, a to celem zapewnienia danej polskiej linji żeglugowej odpowiednio wysokiej ilości ładunków. Związek Izb zaleca przy tej sposobności zawieranie długoterminowych kontraktów, o których będzie mowa jeszcze w dalszym ciągu tych uwag.

Niestety skutkiem ustawicznej fluktuacji przepisów reglamentacyjnych, wywozowo-przywozowych, a w szczególności dewizowych, nie można badać kwestji tych połączeń jedynie na podstawie roczników handlu zagranicznego Polski i bieżących informacyj o kształtowaniu się naszych obrotów towarowych z zagranicą. Nie znaczy to jednak, ażeby danych studjów rynkowych w zupełności poniechać. Wprost przeciwnie, prace te idą swym nieprzerwanym ciągiem, a wynikiem ich jest nietylko ostatnio zadecydowana linja lewantyńska, lecz również i dalsze plany w tej dziedzinie. Jest rzeczą naturalną, że zarówno nasze ambicje, jakoteż i życzenia czynników gospodarczych widziałyby chętnie duże przyśpieszenie tych prac — nie zapominajmy jednak wyżej nakreślonych trudności reglamentacyjnych i zasadniczych przeszkód wejścia na szlaki dotychczas już obsługiwane przez armatorów obcych.

Zagadnienie koncentrowania ładunków masowych jest zagadnieniem par excellence exportowem i zależnem od konjunktury wywozowej do danego kraju. Niemniej jednak problem ten jest również zagadnieniem organizacyjno-przewozowem, a to w szczególności przy t. zw. eksporcie szlachetnym, odbywającym się za pomocą dużej liczby producentów krajowych. W tym ostatnim wypadku chodzi zatem o skupianie transportów z danego środowiska krajowego i o regularne kierowanie tych transportów do portów polskiego obszaru celnego. Zagadnieniu temu poświęcono w ostatnich czasach dużo uwagi. Niewątpliwie wysuwa się ono w dzisiejszej dobie na czoło zagadnień organizacyjnych naszego handlu zamorskiego. W dziedzinie importowej znalazło ono swe rozwiązanie przynajmniej pod względem zasady — natomiast w dziedzinie eksportu będzie się musiało znaleźć pod opieką zrzeszeń gospodarczych, lub takich instytucyj, jak Państwowy Instytut Eksportowy, o ile inicjatywa prywatna, wzgl. porozumienie ekspedytorów we wnętrzu kraju nie potrafi stworzyć zadowalającej organizacji. Problem ten dyskutowany jest obecnie pod nazwą zagadnienia wagonów zbiorowych, a ponieważ stanowi dużą całość techniczną dla samego siebie — ograniczamy się jedynie do naszkicowania jego zrębów i wpływu, jaki mieć może na tworzenie się polskiej sieci linij regularnych.

W rozbudowie połączeń dowozowo-rozwozowych kwestja tonażu, pod względem studjów nad doborem typu statku, najbardziej przydatnego dla obsługi danej linji, nie odgrywa tak dużej roli, jak w dziedzinie połączeń dalekobieżnych. Dlatego też z tego punktu widzenia studja nad temi linjami są o wiele łatwiejsze. Z drugiej jednak strony znaczną rolę odgrywają tu zjawiska konjunkturalne, oraz trudności reglamentacyjne. Przykładem tego może być otwarcie linji regularnej obsługiwanej w r. 1930 przez „Żeglugę Polską" do Rygi i konieczność jej zwinięcia po powstaniu przeszkód strukturalnych w towarowej wymianie polsko-łotewskiej. Niemniej jednak tonaż zatrudniany na linji dowozowo-rozwozowej może być z powodzeniem przerzucony na inny szlak, nie powodując tem samem straty wzgl. niemożliwości eksploatacji danego typu statku dla armatora.

Jest rzeczą samo przez się zrozumiałą, że poza powyższemi uwagami będą cennemi drogowskazami dla powiększenia polskich linij regularnych takie wskazówki, jak intensywność wymiany towarowej w stosunku do danego kraju, wartość towarów, a co zatem idzie i koszt transportu morskiego na danym szlaku, sezonowe nasilenie transportów i zamierzenia polityki kontyngentowej.

Kwestja ta jest tembardziej ważna, ile że w ostatnio zawieranych traktatach handlowych dostrzegamy coraz wyraźniejszą tendencję nietylko w kierunku równoważenia obopólnego importu i eksportu pomiędzy stronami kontraktującemi, lecz również i odpowiedni podział transportu morskiego. Ze strony przytem państw, posiadających nadmiar tonażu, tendencja ta idzie w kierunku zagwarantowania istniejących połączeń na przyszłość i uchronienia się w ten sposób od konkurencji bandery drugiego kontrahenta.

Wprawdzie od roku już przeszło ustawicznie porusza się zarówno na łamach publicystycznych, jakoteż i w inicjatywie pewnych międzynarodowych organizacyj, jak np. The Baltic and International Maritime Conference" w Kopenhadze oraz International Shipping Conference w Londynie potrzebę i konieczność międzynarodowego porozumienia w materji dostosowania tonażu okrętowego do kur-

czących się obrotów handlu światowego — jednakże pewne oznaki coraz bardziej wskazują, iż porozumienie takie będzie dość trudne do osiągnięcia. W międzyczasie państwa morskie nietylko coraz bardziej wstępują na drogę udzielania dużych subwencyj żeglugowych (ostatnio Holandja i Anglja), lecz i skłaniają się również do stosowania czegoś w rodzaju aktu nawigacyjnego Cromwella z r. 1651, zastrzegającego wyłączność przewozów, a w szczególności importu dla bandery danego kraju. W tej sytuacji jesteśmy w położeniu, które możnaby nazwać z jednej strony łatwem, a z drugiej strony trudnem. Łatwem o tyle, ile że nie posiadamy dotychczas nadmiaru własnej floty handlowej — trudnem zaś z uwagi na nikły nasz import, oraz na żywotną potrzebę utrzymywania aktywności naszego bilansu handlowego, które to czynniki utrudniają w wysokim stopniu wysuwanie problemów żeglugowych na pierwszy plan w porozumieniach międzynarodowych.

Kwestja ta ma również duże znaczenie z punktu widzenia popierania polskiej żeglugi nieregularnej, czyli t. zw. trampingu. Na wstępie zaznaczyliśmy już, że w tej dziedzinie wyjdziemy poza ramy tezy Związku Izb, traktującej zasadniczo o żegludze regularnej. Czynimy to głównie z uwagi na tradycję, jaką odegrały trampy w rozwoju polskiej marynarki handlowej. Badały one nowe szlaki i przygotowywały teren pod przyszłe linje regularne. Nie ulega wątpliwości, że potrafią spełniać to zadanie w dalszym ciągu. Dużo się wprawdzie mówi obecnie o wszechświatowym kryzysie trampingu — kryzys ten jednak ma raczej podłoże strukturalne, niż organiczne. Tramping nie kończy się jako jedna z form transportu morskiego, a przechodzi jedynie duże przeobrażenia z punktu widzenia jego przystosowania do powojennych przewozów morskich. Dotychczasowy typ uniwersalnego statku, przeznaczanego do transportów wszelakiego rodzaju — ustępuje miejsca statkowi specjalnemu dostosowanemu do przewozów tego lub innego rodzaju towarów. Dlatego też nie należy się obawiać, że z chwilą zmodernizowania naszego trampingu, tj. zastąpienia obecnych starych i drogich w eksploatacji statków, jednostkami nowemi, zbudowanemi pod kątem widzenia przewozów zasadniczych artykułów, które Polska eksportuje, jak np. drzewo, węgiel, zboże, nafta itp. — trampy nasze będą w dalszym ciągu spełniały swą dawną rolę.

Osobnego omówienia wymaga, jak to już wyżej zaznaczyliśmy, kwestja zawierania długoterminowych umów, zalecanych przez Związek. Z czysto kupieckiego punktu widzenia uznać należy tę formę za mogącą rodzić pewne niebezpieczeństwo dla kalkulacji eksportowej. Sama myśl jednak, wzorowana zresztą na ostatnich posunięciach narodowego gospodarstwa niemieckiego, jest celową i pożyteczną dla rozwoju marynarki handlowej.

Przechodzimy obecnie do drugiego zasadniczego zagadnienia, a mianowicie badania roli polskiej marynarki handlowej jako instrumentu, doprowadzającego obce dewizy do kraju.

Nie ulega wątpliwości, że również i tutaj mały stosunkowo obecny tonaż polskiej floty handlowej nie pozwala na uwypuklanie tego wpływu w takich rozmiarach, jak to się dzieje w innych krajach. Przypływ dewiz zagranicznych wyraża się pod obcemi banderami w setkach miljonów złotych, a znaczenie tego źródła ujawnia się w szczególności w tych krajach, w których istnieją przepisy reglamentacyjno-dewizowe. Pouczającym pod tym względem przykładem są Niemcy, które wprowadziły cały aparat techniczny i rozliczeniowy dla wpływów dewizowych, uzyskiwanych przez niemiecką flotę handlową i potrafiły aparat ten wykorzystać, bądź to dla pomocy swojego przemysłu, bądź to celem popierania własnej bandery.

W naszych warunkach cyfry tych wpływów są dosyć skromne. Niemniej jednak cyfry relatywne, a więc przypływ dewiz obliczony w stosunku do jednostki tonażu brutto, świadczą bardzo korzystnie o roli, jaką spełnia w tej dziedzinie polska marynarka handlowa.

Jeżeli w tych rozważaniach powrócimy do stwierdzenia początkowego, iż polska marynarka handlowa uczestniczy jedynie w około 7% obrotach portów własnych, to możemy przyjąć hipotezę, iż rok rocznie wywozimy za około 75 miljonów złotych dewiz.

Reasumując powyższe uwagi, skonkretyzować można następujące tezy dotyczące komunikacji morskiej z punktu widzenia obecnej sytuacji bilansu handlowego:

1) Ponieważ bilans handlowy odgrywa przeważającą rolę w polskim bilansie płatniczym — pozostają wpływy z frachtów morskich jedną z tych nielicznych pozycyj bilansu płatniczego, którą można wydatnie zwiększyć, a to tembardziej, że relatywne wpływy dewizowe obliczone na jednostkę tonażową należą pod banderą polską do rzędu najwyższych w porównaniu z innemi krajami.

2) Dotychczasowe wyniki polskiej floty handlowej stwierdzają jej dodatnią rolę w utrzymaniu wzgl. powiększaniu eksportu na rynkach zamorskich.

3) Mimo obecnych trudności konjunkturalnych i kryzysowych istnieją możliwości rozbudowy sieci polskich linij regularnych.

4) Rozbudowa ta powinna iść, tak jak dotychczas, drogą równomiernej rozbudowy połączeń bezpośrednich, oraz połączeń dowozowo-rozwozowych.

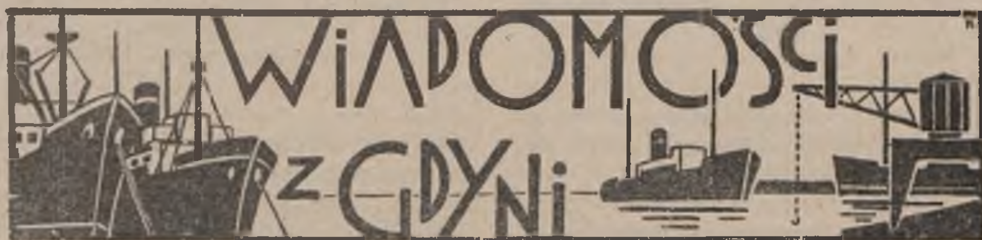
5) Zwiększenie sieci połączeń dowozowo-rozwozowych może nastąpić również drogą stworzenia polskiej flotyli statków motorowo-

żaglowych, pracującej w porozumieniu z dotychczasowemi polskiemi przedsiębiorstwami żeglugowemi.

6) Poza żeglugą regularną należy dążyć do rozbudowy żeglugi nieregularnej, a to drogą modernizacji tonażu, oraz stworzenia odpowiednich warunków, celem zainteresowania inicjatywy prywatnej rozwojem tej żeglugi, oraz zapewnienia jej stałego dopływu ładunków masowych.

7) Celem zorganizowania jednokierunkowych ładunków masowych winny Izby Przemysłowo-Handlowe patronować porozumieniu ekspedytorów swojego okręgu i nadzorować działalność powstałych w tym celu zrzeszeń.

Dr Tadeusz Bierowski.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 23 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum Izby.

Podczas tego posiedzenia uchwalono w związku z wyborami do Sejmu zwołać na dzień 1 sierpnia nadzwyczajne zebranie plenarne dla wyboru 43 delegatów do Zgromadzeń Okręgowych, położonych w okręgu naszej Izby. Na ten sam dzień Prezydjum uchwaliło zwołać zwyczajne plenarne zebranie Izby, porządek dzienny którego również został na tem posiedzeniu ustalony. Będzie on m. in. zawierał sprawozdanie Komisji Rewizyjnej Izby z wykonania budżetu w roku ubiegłym oraz sprawozdania z dotychczasowych prac stałych Komisyj Izbowych.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 18 lipca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie konstytucyjne Izbowej Komisji Morskiej.

Posiedzenie zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor, podnosząc znaczenie prac Komisji Morskiej, w którejześrodkowywać się powinny prace nad całokształtem polskich zagadnień morskich. Z faktu, że Polska posiada tylko jeden port, którego znaczenie dla gospodarstwa kraju wciąż wzrasta, wynika różnorodność zadań, stojących przed Komisją. Potwierdzenie znaczenia Gdyni dla życia gospodarczego Polski znajdujemy w fakcie, że około 40% całego obrotu Polski z zagranicą przechodzi przez port gdyński. W dalszym ciągu swego przemówienia p. Prezes Tor podkreślił znaczenie polskiej marynarki handlowej dla rozwoju handlu zamorskiego Polski i wskazał na niedostateczność jej udziału w przewozach towarów importowanych i eksportowanych. Gdy udział własnej bandery państwowej w portach morskich normalnie ocenia się na 25%, to udział bandery polskiej w portach polskiego obszaru celnego stanowi zaledwie 7%, tymczasem ten sam udział Niemiec we własnych portach sięga 57%. W tych warunkach niezbędny jest ze strony Komisji Morskiej wielki wysiłek i inicjatywa.

Na propozycję Prezesa Tora wybrano jednogłośnie na przewodniczącego Komisji Morskiej p. Radcę Juljana Rummla, a na zastępców Wiceprezesa Izby p. F. Kollata i Radcę Izby p. L. Byczkowskiego.

W dalszym ciągu obrad Komisji wysłuchano referatu Wicedyrektora Izby p. Kawczyńskiego o pracach nad reformą i usprawnieniem funkcjonowania rzeczoznawstwa portowego. Już w najbliższym czasie wydane będą nowe przepisy dla rzeczoznawców od miary i wagi towarów, którzy w przyszłości będą nosili nazwę zaprzysiężonych wagowych i mianowanych talimanów. Nowe przepisy uregulują również sprawę zatrudnienia personelu pomocniczego. Podane przez p. Dyrektora Kawczyńskiego wytyczne pracy rzeczoznawców przyjęte zostały przez Komisję Morską, która wkrótce ma się zebrać ponownie dla zatwierdzenia wspomnianych wyżej nowych przepisów.

Następnie korespondent Izby Dr T. Bierowski wygłosił referat p. t. „Zagadnienia komunikacji morskiej w związku z sytuacją bilansu handlowego". Temat, opracowany przez Dra Bierowskiego, znajduje się w ścisłej łączności z pracami, przedsięwziętemi przez czynniki rządowe przy współpracy samorządu gospodarczego nad aktywizacją bilansu handlowego Polski.

Referat p. Dra T. Bierowskiego podaliśmy na innem miejscu. Zaznaczyć tutaj należy, iż końcowe wnioski referenta zostały przez Komisję przyjęte jednomyślnie, przyczem podkreślono, że będą one służyły do dalszych prac Izbowych.

KONFERENCJA MIĘDZYMINISTERJALNEJ KOMISJI DLA BADANIA WARUNKÓW EKSPORTU.

W dniu 19 bm. przybyła do Gdyni powołana przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu międzyministerjalna komisja, mająca za zadanie zbadanie aktualnych trudności, napotykanych przez eksporterów oraz ukształtowania się współpracy między handlem eksportowym a spedycją, bankowością, transportem etc. Komisja przesłuchała szereg przedstawicieli sfer gospodarczych z Gdyni i innych ośrodków okręgu naszej Izby, specjalnie w tym celu przez Izbę do Gdyni zaproszonych. Spodziewać się należy, iż zebrane przez Komisję materjały przyczynią się do wprowadzenia ułatwień w dziedzinie eksportu.

Komisja ta, pozostająca pod przewodnictwem dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego p. M. Turskiego prowadzi swe prace w Warszawie, pozatem przebywała w Łodzi: w Gdyni przesłuchanych było w dniu 19 i 20 bm., kilkadziesiąt firm eksportowych z Pomorza, oraz firmy pracujące w porcie.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w czerwcu br. *549.500 ton*, wobec 560.687 ton w maju br. oraz 550.044 ton w czerwcu ub. r.

Miesiąc sprawozdawczy jest 3-m z rzędu miesiącem b. r., w którym obroty towarowe portu wykazują spadek w porównaniu z analogicznemi miesiącami (kwiecień, maj i czerwiec) ubiegłego roku.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 1.9%-owy w porównaniu z obrotami osiągniętemi w ub. miesiącu maju oraz nieznaczny 0.09%-owy spadek w porównaniu z obrotami miesiąca czerwca 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. czerwca br. złożył się przywóz zamorski — 81.401 ton oraz wywóz zamorski — 468.099 ton.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (81.401 ton) wykazuje 2.6%-owy spadek w porównaniu z przywozęm miesiąca maja br. (83.603 ton) oraz 12.3%-owy wzrost w stosunku do przywozu zamorskiego w czerwcu 1934 roku (72.450 ton). Podkreślić należy tu w przeciwieństwie do eksportu niemal stałe utrzymywanie się tendencji wzrostu importu.

Spadek importu zamorskiego w czerwcu rb. w porównaniu z ub. mies. majem rb. spowodowały nast. poz. towarowe: owoce świeże — 1.283 t. (3.494 t.). skóry — 2.219 t. (2.761 t.), nasiona oleiste różne — 2.425 t. (5.085 t.), bawełna i odpadki — 6. 028 t. (6.792 t.) oraz juta — 398 t. (1.017 t.)

Poważniejszy spadek importu owoców świeżych ma swoje źródło w konkurencji świeżych owoców krajowych. Trudno dziś orzec, czy spadek importu nasion oleistych łączy się z chwilową konjunkturą, czy też ma swoje źródło w przejściu zaopatrywania się przemysłów olejarskich na krajowy surowiec nasion oleistych.

Szereg natomiast pozostałych pozycyj importu wykazuje wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem. Wzrost ten wykazały pozycje towarowe: ryż — 9.789 t. (9.425 t.), tytoń — 1.709 t. (308 t.), śledzie — 300 t. (125 t.), asfalt — 1.209 t. (w maju brak). rudy różne i wypałki pirytowe — 8.730 t. (5.986 t.), złom — 29.793 t. (26.955 t.), szmaty — 793 t. (590 t.). papa, tektura i papier — 1.040 t. (960 t.) oraz wełna i odpadki — 3.185 t. (2.913 t.) Brak fosforytów na przywozie w czerwcu (w maju 3.174 t.) równoważy przywóz pirytów — 3.631 ton (w maju brak).

Szczegółowo ilustruje import w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	czerwiec 1935	czerwiec 1934
Ryż surowy	9.789	8.129
owoce świeże	1.283	1.845
owoce suszone	96	72
orzechy i migdały	28	20
korzenie	66	33
kawa, kakao. herbata	727	727
tytoń	1.709	552
napoje alkohol. i wina	134	60
śledzie	300	17
żużle Thomasa	500	3.702
tłuszcze zwierz. surowe	388	1.033
skóry	2.219	1.867
nasiona oleiste różne	2.425	4.714
oleje	185	156
żywica	205	77
kauczuk	211	629
wyroby gumowe	200	144
tłuszcze i oleje roślinne	405	258
asfalt	1.209	1
garbniki	270	744
farby	31	22
rudy różne i wypałki piryt.	8.730	4.467
złom żelazny	29.793	21.950
miedź	720	738
cyna	7	13
cynk	38	—
metale różne	51	303
piryty	3.631	9.245
wyroby żelazne i metalowe	251	110
maszyny, aparaty i części	210	254
samochody i motocykle	152	29
szmaty	793	619
celuloza	104	270
papa, tektura i papier	1.040	599
bawełna i odpadki	6.028	5.347
juta	398	941
len. konopie i sizal	74	183
wełna i odpadki	3.185	944
różne	3.818	1.636
Razem	81.401	72.450

Wywóz[a] w miesiącu sprawozdawczym (468.099 ton) wykazuje 1.8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem (477.085 ton) oraz 1,9%-owy spadek w stosunku do wywozu w miesiącu czerwcu 1934 r. (477.594 ton). Charakterystycznem jest niemal że jednakowa wielkość spadku obrotów wywozu w porównaniu z majem br. i czerwcem 1934 r. Cały ten spadek wywozu spowodowany został jedynie pozycją węgla eksportowego, który nadal jest decydującym składnikiem naszego wywozu zamorskiego. Niewiele pomógł tu nawet przeszło 100%-owy wzrost wywozu drzewa tartego i cukru.

Poza spadkiem wywozu węgla eksportowego — 371.255 ton (384.250 t.), uległy zmniejszeniu pozycje: zboże — brak w czerwcu (w maju 8.564 t.), bekony — 1.684 t. (1.944 t.), szynki i inne pekl. — 110 t. (302 t.). jaja — 2.315 t. (2.874 t.), sól — 135 t. (240 t.), koks — 9.022 t. (11.300 t.), makuchy — 886 t. (1.808 t.), biel cynkowa — 198 t. (322 t.), sól potasowa — brak (165 t.), wyroby metalowe i żelazne — 1.542 t. (4.003 t.), cynk — 1.091 t. (1.452 t.) oraz blacha cynkowa — 164 t. (986 t.). Z pośród powyższych pozycyj wywozu szczególną uwagę zwraca poważny 61.5%-owy spadek wywozu wyrobów metalowych i żelaznych. — Szereg natomiast pozostałych pozycyj wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost: mąka ryżowa i pastewna — 1.713 t. (1.241 t.), słód — 1.848 t. (1.044 t.), masło — 918 t. (292 t.), cement — 594 t. (499 t.). węgiel bunkrowy — 27.185 t. (24.885 t.). *cukier 12.607 t. (6.141 t.)*, soda — 1.050 t. (807 t.), mączka kostna — 308 t. (brak w maju), *drzewo tarte — 18.687 t. (9.425 t.)*, dykty i forniery — 1.529 t. (1.425 t.). meble gięte — 368 t. (288 ton), papa, tektura i papier — 739 t. (578 t.) oraz żelazo surowe i handlowe — 3.465 ton (3.287 t.). Miesiąc sprawozdawczy, jak już wspomniano, przyniósł poważny, ok. 100 procentowy wzrost wywozu drzewa tartego i cukru. Niewątpliwie drugie półrocze b. roku ugruntuje dalszą poprawę eksportu drzewa przez port gdyński, w czem niemałą korzyść oddają nowe tereny portu drzewnego.

Szczegółowo ilustruje eksport w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	czerwiec 1935	czerwiec 1934
ryż	68	19
mąka ryżowa i pastewna	1.713	363
słód	1.848	191
owoce świeże	6	100
bekony	1.684	1.870
szynki i inne pekl.	110	158
ptactwo bite	32	47
jaja	2.315	1.648
masło	918	1.100
cement	594	160
sól	135	168
węgiel eksportowy	371.255	386.834
węgiel bunkrowy	27.185	18.373
koks	9.022	12.530
cukier	12.607	15.101
napoje alkoholowe	5	25
makuchy	886	841
soda	1.050	468
salmiak	41	—
karbid	137	172
biel cynkowa	198	166
mączka kostna	308	—
nawozy azotowe	40	3.049
materjały i wyr. włókiennicze	608	599
bawełna i odpadki	93	11
bale i słupy	—	—
drzewo tarte	18.687	23.812
wyroby z drzewa	289	1.115
klepki	136	101
dykty i forniery	1.529	392
meble gięte	368	246
wyroby koszykarskie	18	9
papa, tektura i papier	739	1.288
celuloza	243	275
metale różne	—	611
żelazo surowe i handlowe	3.465	—*)
szyny kolejowe	2.246	1.801
wyroby metal. i żelazne	1.542	1.645
rury żeliwne i żelazne	79	246
cynk	1.091	328
blacha cynkowa	164	226
różne	4.624	1.315
Razem	468.099	477.594

*) — poz. żelazo sur. i handl. w 1934 r. pod poz. metale różne.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, spadek natomiast ilości oraz pojemności statków na wyjściu w porównaniu z ub. miesiącem majem br. Przyszło bowiem 388 statków (360) o pojemności 364.905 n. r. t. (337.139 n. r. t.), wyszło natomiast 381 statków (387) o pojemności 342.705 n. r. t. (373.033 n. r. t.)

Kolejność bander w czerwcu b. r. ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Danja, Niemcy. Anglja, Włochy. Norwegja. Stany Zjedn. Am. P., Finlandja i t. d., wykazując pewne przegrupowania na dalszych miejscach i to Anglji z 4-go miejsca na 5-e, Niemiec z 6-go na 4-e, Włoch z 10-go na 6-e, Norwegji z 5-go na 7-me i t. d. Ogółem reprezentowanych było 16 państw wobec tejże samej ilości państw w ub. mies. maju br.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu br. wyniósł: 940.5 n. r. t. (936.5 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 43 (33). Średni postój statku wyniósł: 54.2 godz.

Ruch statków w mies. czerwcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

	Ruch statków			
	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	47	46.367	56	50.375
W. M. Gdańsk	3	1.380	3	997
Anglja	20	39.531	18	28.252
Danja	64	41.458	59	38.658
Estonja	11	6.394	12	6.619
Finlandja	15	16.341	15	15.881
Grecja	7	16.667	6	13.754
Holandja	10	5.774	10	5.737
Łotwa	3	4.806	3	4.806
Niemcy	62	34.029	60	34.308
Norwegja	24	24.488	24	23.693
Rumunja	1	2.599	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.892	7	21.892
Szwecja	100	68.946	98	67.812
Włochy	12	33.746	10	27.173
Panama	2	294	1	147
Razem	388	364.902	381	342.703

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich utrzymuje się nadal na poziomie poprzednich miesięcy. Przyjechało pasażerów ogółem 1.114 osób (w maju 1·118): w tem: z Anglji — 103, Argentyny — 1, Belgji — 2, Danji — 15, Finlandji — 15, Francji — 1, Holandji — 22, Niemiec — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 219, Szwecji — 718 i via W. M. Gdańsk — 9 osób. Wyjechało zaś 848 pasażerów (w maju 1.318), w tem: do Anglji — 300, Belgji — 1, Estonji — 1, Francji — 265, Norwegji — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 244, Szwecji — 21. oraz via W. M. Gdańsk — 13 osób.

Zygmunt Tymiński.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Ogólna ilość towarów przewiezionych na statkach polskiej floty handlowej w czerwcu br. (bez linji palestyńskiej) wyniosła 89.734 t., wobec 77.330 ton w czerwcu 1934 roku. To korzystne porównanie jest tembardziej przekonywujące, że w czerwcu ub. roku już była uruchomiona flota trampów Żeglugi Polskiej, chociaż i w mniejszym stopniu niż obecnie. Jak wykazuje szczegółowe porównanie liczb, zwiększyły się nietylko przewozy trampów, lecz również przewozy linjowe Żeglugi Polskiej i Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły w czerwcu br. ogółem 44.125 ton towarów (w ub. roku 32.099 t.), w tem trampy 26.087 ton) w czerwcu ub. r. 18.520 t.) i statki linjowe 17.318 tż (13.539 t.) Jak widać wzrost przewozów objął dość równomiernie statki żeglugi przygodnej i statki regularnych linij.

Na poszczególnych linjach przewieziono: na antwerpijskiej 5.838 t., (w czerwcu ub. r. 4.248 t.), z tego w kierunku wywozowym 3.003 t. (3.096 t.), w kierunku przywozowym 2.694 t. (1.042 t.) i w tranzycie 141 t. (110 t.) Kierunek importowy na linji antwerpijskiej, jak widać wzmaga się, co jest tem ciekawsze, że na linji rotterdamskiej i na angielskich linjach Polbritu import słabnie.

Na linji rotterdamskiej przewieziono 6.634 t. (5.900 t.), w tem w eksporcie 3.701 (1.896 t.), w imporcie 2.829 t. (3.956 t.) i w tranzycie 41 t. (48 t.) Tu nadspodziewanie silnie wzmaga się eksport i linja otrzymuje niezwykłą dla siebie przewagę eksportu nad importem. Na fińsko - estońskiej linji odczuwają się ograniczenia importowe krajów bałtyckich: wywóz daje 1.207 t. ładunku (1.593 t.), przywóz 461 t. (299 t.), tranzyt 182 t. (158 t., razem 1.850 t. (2.050 t.)

Na linji hamburskiej nadal rozwija się import: 1.028 t· (665 t.), przy słabszym eksporcie: 586 t. (756 t.), razem 1.614 t. (1.381 t.) Wreszcie szwedzka linja, która rok temu pod polską banderą jeszcze nie istniała przewiozła 1.382 t., w tem 933 t. w kierunku eksportowym i 449 t. w importowym.

Trampy przewiozły towarów eksportowych (wyłącznie węgla) 18.413 t. (15.820 t.), przywożąc 5.779 t. rudy i 2·613 t. złomu (w czerwcu ub. r. tylko 2.700 t. tomasyny).

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w czerwcu 6.952 t. towarów wobec 7.824 t. w czerwcu ub. r. W eksporcie przewieziono 5.305 t. (5.131), w imporcie 1.687 t· (2.693 t.). zmniejszenie ogólnego przewozu tłumaczy się więc zmniejszeniem importu.

Podział ruchu między Gdynię i Gdańsk przedstawił się następująco: eksport przez Gdynię 3.972 t. (3.543 t.), eksport przez Gdańsk 1.333 t. (1.588 t.), import przez Gdynię 1.356 t. (1.415 t.), przez Gdańsk 291 t. (1.278 t.)

Co do poszczególnych pozycyj eksportu na statkach Polbritu, który to eksport naogół pozostał na poziomie czerwca ub. roku, to korzystne przesunięcia wykazała pozycja jaj: 1·115 t. wobec 968 t. w ub. r.. lekko zniżkowała natomiast ilość wywiezionych bekonów: 1.277 t. wobec 1.375 t., masło na rynek londyński: 468 t. wobec 499 t. i parafina: 355 t. wobec 361 t. w czerwcu ub. roku. Za to ilość pozycyj towarowych znacznie wzrosła względem poprzedniego roku, między innemi zwiększa się wywóz wyrobów metalowych. Koni wywieziono 85.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego odbyły w czerwcu 3 podróże przez ocean: jedną w kierunku wejściowym i dwie w wyjściowym. W czerwcu ub. roku obraz był taki sam, — dwie podróże do Ameryki i jedna do Gdyni. Ruch pasażerski w czerwcu br. był nieco słabszy niż zeszłoroczny, wzmocniony okresem zjazdu Polonji Zą-

granicznej: w r. b.: 450 pas.. w ub. r. 380 pas. w obie strony, jednakże ruch towarów przewyższył zeszłoroczny prawie trzykrotnie: 1.700 t. wobec 594 t. w czerwcu ub. r., w tem w przywozie 237 t. (80 t.), w wywozie 1.472 t. (514 t.)

Prócz podróży oceanicznej jeden ze statków odbył krótszą podróż wycieczkową z uczestnikami zjazdu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w czerwcu 13 (13) podróży i przewiozły 36.968 t. (36.833 t.) węgla. Do Szwecji wywieziono 24.677,5 t. (27.758,5 t.), do Norwegji 12.290,5 t. (3.100 t.) do innych krajów wywozu nie było (czerwiec 1934 :do Belgji 5.978,5 t.) Wobec spadku wywozu do Szwecji średni przebieg tego tonażu i zatem współczynnik wykorzystania w czerwcu rb. względem odpowiedniego miesiąca ub. r. się zwiększył.

Odwiedzono porty: Göteborg (3 razy), Gefle (3 razy), Slemmestadd (2 razy), Helsingborg, Oxelösund. Malmö. Oslo, Bergen.

PRACA URZADZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W CZERWCU.

W miesiącu czerwcu przepracowano 8907 min. 05, z zużyciem prądu 56.159 kW/h i przeładowano 140.871 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 89 proc. w ubiegłym roku 88.8 proc. przyrost wynosi zatem 0,2 proc.

Przeprowadzono remonty mechaniczne i elektryczne oraz rozpoczęto malowanie kilku dźwigów.

BUDOWNICTWO SAMORZĄDU GDYNI DO KOŃCA MAJA 1935 R.

Do 1935 r. wzniesiono w Gdyni następujące budowle samorządowe: 8 szkół powszechnych o łącznej kubaturze 27.552 m³ za sumę 932.600 zł, dwa domy miejskie łącznie z przeróbkami o kubaturze 16.200 m³ za sumę 827.000 zł, kolonję rybacką kubatury 7.900 m³ zą sumę 500.000 zł, hotel robotniczy kubatury 9.150 m³ za 190.000 zł, strażnicę pożarną kubatury 3.500 m³ za 82.000 zł, miejskie domy mieszkalne na Grabówku kubatury 44.500 m³ za 2.305.000 zł, 50 mieszkań robotniczych na Witominie łącznej kubatury 11.000 m³ za 128.000 zł, drobne budowle użyteczności publicznej łącznej kubatury 631 m³ za 42.779 zł, drobne budowle przedsiębiorstw miejskich łącznej kubatury 860 m³ za 27.800 zł, oparkanienia w łącznej sumie 2.950 mb. za 11.200 zł i drobne reperacje i przeróbki za 7.046 zł..

W r. b. dokonuje się remontów drobnych budowli i przeróbek na sumę 29.063,75 zł, czyli ogółem na początek b. m. wydatkowano na budowle samorządowe miasta Gdyni 5.082.288,75 zł.

Do końca rb. objęte są programem następujące budowle samorządowe: budowa kostnicy na cmentarzu za 21.500 zł, budowa dwóch szkół powszechnych — jedna w Oksywiu. druga na Grabówku kosztem 120.000 zł każda i budowa dwóch budynków użyteczności publicznej za 60.000 zł, ogółem zatem do końca roku na budowle samorządowe przewidziana jest łączna suma 321.500 zł.

GOŚCIE AUSTRJACCY W GDYNI.

W dniu 11. bm. przybyli do Gdyni członkowie Towarzystwa dla naukowego badania spraw komunikacyjnych w liczbie 13 osób pod przewodnictwem członka zarządu tego towarzystwa p. Reifa oraz przedstawiciela Kolei Państwowych i portów Gdyni i Gdańska w Wiedniu p. dr Bara. Wymienieni złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego p. inż. St. Łegowskiemu, który wygłosił krótki referat o budowie portu gdyńskiego, poczem w jego towarzystwie zwiedzili port i jego urządzenia. Wizyta ta ma poważne znaczenie dla zbadania możliwości rozwoju tranzytu austrjackiego przez port w Gdyni.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

KONFERENCJA PODATKOWO-SKARBOWA W WEJHEROWIE.

W sobotę, dnia 13 lipca br. odbyło się w Wejherowie, z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nadzwyczajne posiedzenie miejscowego Towarzystwa Kupców Samodzielnych, poświęcone sprawom podatkowym i skarbowym. Oprócz licznie zebranych członków Towarzystwa przybyli na zebranie przedstawiciele rzemiosła, oraz delegaci handlu rybnego z Kuźnicy. Z ramienia władz brali w zebraniu udział: Dyrektor Izby Skarbowej p. Kosjor, Naczelnik Wydziału II p. Broniatowski, Naczelnik miejscowego Urzędu Skarbowego, zastępca Starosty, oraz Burmistrz miasta.

Zebranie zagaił miejscowy Prezes p. Prusiński. przyczem oddał przewodnictwo zebrania w ręce Wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej p. Tadeusza Marchlewskiego.

Jak wynikało z przemówienia wstępnego p. Prezesa Marchlewskiego, celem konferencji było zbadanie postulatów miejscowego kupiectwa w dziedzinie podatkowo - skarbowej.

których przychylne załatwienie ma się przyczynić do wzmocnienia kupiectwa polskiego na Wybrzeżu.

Po referacie, obrazującym ogólne postulaty, zabierali w dyskusji głos poszczególni członkowie, naświetlając cały szereg niedomagań w pracy miejscowego Urzędu Skarbowego. Burmistrz miasta potwierdził naogół słuszność przeprowadzonej miejscami dość ostrej krytyki. Dyrektor Izby Skarbowej p. Kosjor, który śledził przebieg 3-godzinnej konferencji z wielką uwagą, odpowiadał na każdy poruszony szczegół, załatwiając cały szereg spraw pozytywnie na miejscu, względnie polecając natychmiastowe zbadanie poruszonych spraw. W przemówieniu swojem Dyrektor Izby Skarbowej zapewnił zebranych, że Rząd pragnie troskliwą opieką otoczyć każdy warsztat pracy, szczególnie na Pomorzu, i dlatego niema być żadne przedsiębiorstwo obciążone ponad istotną potrzebę. Wszelkie odchylenia od tej linji wytycznej, wynikające z wadliwego urzędowania, będą przez Izbę bezwzględnie usunięte, albowiem, zdaniem p. Dyrektora Izby, przy wprowadzeniu w życie nowej ordynacji podatkowej dobrym naczelnikiem Urzędu Skarbowego okaże się ten, w którego okręgu wpłynie najmniej odwołań. Złożone przez p. Dyrektora Izby Skarbowej przyrzeczenie naprawy przyczyni się w dużej mierze do uspokojenia miejscowego kupiectwa i przekonania, że władze nasze otoczą kupiectwo polskie, mające na miejscu w Wejherowie poważną konkurencję niemiecką, szczególną troską i opieką.

W końcu podziękował Prezes miejscowego Towarzystwa Kupców p. Prusiński Izbie Przemysłowo - Handlowej za zorganizowanie tej nadwyraz pożytecznej konferencji i za możliwość zetknięcia się kupiectwa z przedstawicielami pomorskiej władzy skarbowej.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU BR.

W ciągu czerwca br. trwał nadal w porcie gdańskim spadek ogólnych obrotów towarów i wyraził się w ogólnej liczbie 372.383,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku ubiegłego przeładunek ogólny wynosił 500.506,6 ton. Zaznaczyć jednak należy, że spadek ten wyłącznie przypisać należy zmniejszeniu wywozu z 463.453,8 ton w czerwcu 1934 na 304.309,5 ton w czerwcu rb., natomiast przywóz wzrósł z 37.042,8 ton w czerwcu r. 1934 do 68.073,7 ton w roku bieżącym.

Zwiększenie obrotów w przywozie uzależnione jest niemal wyłącznie od wzrostu przywozu towarów masowych. Tak naprz. ilość przywiezionych w czerwcu rud wyniosła 34.344,8 ton, gdy w czerwcu roku zeszłego przywieziono zaledwie 7.790 ton: dalej wzrósł przywóz stali i żelaza 3.686,6 ton (1.859,6 ton) w dziale towarów kolonjalnych wzrósł przywóz kawy — 325 ton (263,9 ton), kakao 143,9 ton (81,7 ton). Spadek w przywozie wykazały: Nasiona 1.021,8 ton (1.785,4 ton). fosforyty 6.817,4 ton (10.278,9 ton). wełna 7,4 ton (8.6 ton). przędza wełniana 15,7 ton (120,5 ton), przędza bawełny 32,6 ton (321,6 ton), szmaty 55,7 ton (144,8 ton) i żelazo surowe 280.1 ton (560,8 ton).

W poszczególnych pozycjach wywozu zaszły zmiany następujące: zwiększył się wywóz jęczmienia 8.155,2 ton (4.399,5 ton), mąki 9.105,9 ton (6033,9 ton). olejów do trybów 1.647,3 ton (19.3 ton), smarów 818,3 ton (194,7 ton), parafiny 1.248,3 ton (781,3 ton), oraz makuchów 936,4 ton (560,8 ton). Zmniejszenie wykazały następujące pozycje wywozu: pszenica 7.808 ton (19.119.2 ton). żyto 34.907,6 ton (35.777,5 ton), rośliny strączkowe 992,7 ton (2.436,6 ton). bekony 113,4 ton (124,7 ton), węgiel 165.893,3 ton (276.040,7 ton). cukier 1,7 ton (127,3 ton), tarcica twarda 10.540.6 ton (13.630 ton), tarcica miękka 30.256.3 ton (63.984.5 ton) i cynk 124.7 ton (269,1 ton).

Za I półrocze przywóz wyraził się w liczbie 294.965,8 ton (235.317,8 ton) wywóz zaś w liczbie 2.068.404,6 ton (2.870.832.4 ton), z tych liczb wynika, że przywóz wykazał wzrost o 59,6 tysięcy ton, zaś wywóz spadek o 802.4 tys. ton.

NOWE ZARZADZENIA DEWIZOWE W GDAŃSKU.

Senat gdański wydał w dniu 18 lipca rozporządzenie do ustawy o przymusowej gospodarce dewizami. W myśl rozporządzenia zostaje zniesiona centrala dewiz a założona centrala kontroli nad obrotem dewizami. Rozporządzenie stwarza pewne udogodnienie dla ruchu portowego oraz w obrocie dewizami z zagranicą, postanawiając, że kupcy mogą swemi zapasami dewiz dysponować bez ograniczeń. Kupno dewiz za guldeny natomiast jest wyłącznem prawem Banku Gdańskiego.

Wywóz walut zostaje również dozwolony, natomiast nie wolno wywozić guldenów w banknotach, a bilon wyłącznie do wysokości 20 guldenów na osobę na miesiąc.

Zakup towarów zagranicą na użytek ludności gdańskiej i zaciąganie wobec zagranicy zobowiązań, opiewających na waluty obce, lub na guldeny, muszą uzyskać uprzednio pozwolenie centrali kontroli obrotu dewizowego. —

Postanowienie to odnosi się również do obrotu wekslowego z tytułu tranzakcyj kupna-sprzedaży zawartych z zagranicą.

Postanowienia wykonawcze do nowego rozporządzenia Senatu w sprawie ograniczeń dewizowych przewidują m. in., że kupno dewiz za walutę gdańską do wysokości 20 guldenów dozwolone jest tylko osbbom stale zamieszkującym na terenie W. Miasta.

Osoby, mieszkające poza granicami Gdańska, nie mogą nabywać tych dewiz za guldeny. Jeśli osoby te wymieniają dewizy przywiezione ze sobą na teren W. Miasta, to muszą uzyskać zaświadczenie banku, stwierdzające dzień, sumę oraz kurs wymiany. Przed opuszczeniem W. Miasta osoby te muszą pozostałą sumę guldenów wymienić na dewizy, przedkładając wspomniane wyżej zaświadczenie. Osoby, mieszkające poza Wolnem Miastem, mogą wywieźć przywiezione do Gdańska guldeny tylko na podstawie zaświadczenia, uzyskanego przy wjeździe na przejściu granicznem.

Centrala kontroli obrotu dewizami może odrzucić wszelkie wnioski, nie podając powodów swej decyzji. Przeciwko postanowieniom centrali kontroli obrotu dewizowego niema apelacji.

ROZPORZADZENIE O CLENIU TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr. 52 z dnia 20 lipca rb. opublikowane zostało pod poz. 341 rozporządzenie ministra skarbu z dnia 18 lipca rb. „w sprawie ostatecznej odprawy celnej przywozowej i odprawy warunkowej przywozowej towarów, dostawianych do urzędów celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku".

Na podstawie tego rozporządzenia zarządza się aż do odwołania, co następuje:

Urzędy celne, położone w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, mogą przyjmować zgłoszenia do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej tylko na te zagraniczne towary, które są przeznaczone dla potrzeb miejscowej konsumcji, względnie do użycia na obszarze W. M. Gdańska.

Towary zagraniczne, dostawione do urzędów celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, a przeznaczone dla obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być przekazane do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej od urzędów celnych, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Towary, wymienione w powyższym ustępie, które zostały już zrewidowane, a od których należności celne nie zostały uiszczone przed dniem wejścia w życie omawianego rozporządzenia, należy przekazać dla uiszczenia należności celnych do urzędów celnych, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wskazanych we wniosku strony.

W zgłoszeniach do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej, składanych w urzędach celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, strona obowiązana jest oznaczyć, że towar przeznaczony jest dla miejscowej konsumcji, względnie do użycia na obszarze W. M. Gdańska.

Omawiane rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po dniu ogłoszenia, a więc dnia 21 lipca rb. Nie ma ono zastosowania do towarów, wolnych od należności celnych, oraz do towarów, odprawianych ostatecznie lub warunkowo w ruchu podróżnych.

Jak wynika więc z treści rozporz. ministra skarbu, podanego powyżej, odprawa celna towarów oraz uiszczenie należności celnych za towary, sprowadzane z zagranicy na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, nie będą mogły odbywać się w urzędach celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku.

Zarządzenie to zostało spowodowane koniecznością ochrony interesów Skarbu Państwa przed skutkami kontroli dewizowej w Gdańsku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZYDZIAŁ DEWIZ DLA EKSPORTU POLSKIEGO W HISZPANJI.

W ostatnich tygodniach eksport polski napotykał na rynku hiszpańskim na trudności związane z przydziałem dewiz z tytułu dokonanych dostaw. Jak informuje Poselstwo R. P. w Madrycie, pogorszenie sytuacji rynku dewizowego, które pociągnęło za sobą opóźnienia w przydziale dewiz, było wynikiem szeregu ujemnych okoliczności, wpływających na kształtowanie się bilansu płatniczego Hiszpanji. Należy zaznaczyć, że praktyka przydzielania dewiz w terminie około 60 dni od daty złożenia podania jest rezultatem stanu płynnych dewiz w danym momencie, a nie stanowi sztywnego przepisu.

Trudności dewizowe Hiszpanji nie pozostają w związku z samemi podstawami organizacyjnemi waluty hiszpańskiej, wypływają ze stałej ujemności bilansu handlowego Hiszpanji oraz z faktu, iż mimo pozytywności bilansu płatniczego w stosunku do szeregu państw mających wpływ na jego kształtowanie się, Hiszpanja napotyka na trudności w odmrożeniu należnych jej dewiz. Chodzi tu głównie o wpływy dewizo-

we z przesyłek oszczędnościowych wychodźctwa hiszpańskiego do krajów Ameryki Południowej (Argentyna), które mimo pomyślnego rezultatu rokowań ukończonych w grudniu 1934 napływają w znikomej tylko części.

Nie bez znaczenia również jest fakt, iż kapitały obce niechętnie dotąd napływały do Hiszpanji ze względu na ustawodawstwo dewizowe, utrudniające późniejszy ich wywóz względnie ich oprocentowanie.

Dopiero wydany w ostatnich dniach dekret zapewnił kapitałom obcym napływającym do Hiszpanji zupełną swobodę ich reeksportu przez wprowadzenie zaświadczeń wwozowych wydawanych przez władze celne. Ukazanie się dekretu odbiło się odrazu dodatnio na rynku dewizowym.

Charakterystycznem jest również, iż rynek hiszpański nie przestaje być w dalszym ciągu „rynkiem ucieczki" kapitałów obcych w momentach chwiejności ich walut rodzimych, czego ilustracją jest poprawa hiszpańskiej sytuacji dewizowej w związku z ujemnemi wiadomościami o stałości waluty francuskiej.

Wskazane wyżej momenty, jak również zapowiedzi inspekcyj Centrali Dewiz, mające na celu przyśpieszenie przydziału dewiz na rzecz eksporterów państw obcych, wpłynęły na poprawę miejscowej sytuacji dewizowej, przyczem widoczną jest tendencja do przyśpieszenia tempa przydziału, które w ciągu miesiąca mają doznało pewnego opóźnienia nawet w stosunku do krajów nie stosujących u siebie ograniczeń dewizowych, jak Polska.

Trzeba zaznaczyć, że rząd hiszpański wszczął ostatnio energiczną akcję mającą na celu radykalną poprawę sytuacji finansowej kraju i to zarówno w drodze wewnętrznej (przedłożenie Kortezom preliminarza budżetowego, nacechowanego silną tendencją oszczędnościową), jak też i w drodze porozumień dewizowych z szeregiem państw.

ZUŻYCIE KONT ZBLOKOWANYCH W NIEMCZECH.

Wobec wielokrotnych zmian, jakie zaszły w przepisach, dotyczących kont zblokowanych w Niemczech, podajemy zasadnicze linje, jakich trzymają się władze dewizowe w tych sprawach.

Marka zblokowana („Spermark") jest to wierzytelność cudzoziemca, znajdująca się w banku niemieckim i podlegająca ograniczeniu dyspozycji. Są dwa zasadnicze sposoby jej zużycia: albo wierzyciel może zapomocą tej marki dopełnić pewnych świadczeń w Niemczech, w szczególności zapłacić za towary, albo też użyć jej na zakupno nieruchomości lub wykonanie budowy w Niemczech. W pierwszym wypadku musi być konto „zwolnione" (Friegabe), co jest dopuszczalne tylko na rzecz pierwotnego posiadacza konta, w drugim następuje lokata kapitału, a w tym celu wolno nawet nabyć obce konto (z wyjątkiem kont w papierach wartościowych).

Zwolnienie konta celem wykonania świadczeń na rachunek własny posiadacza konta, ma na celu umożliwienie osobom posiadającym wartości majątkowe w Niemczech dyspozycji temi wartościami, przy uchyleniu jednak spekulantów. Na równi z pierwotnym posiadaczem konta traktuje się prawo następców pod tytułem ogólnym (jak spadkobiercy i t. p.). Jako świadczenia dopuszczalne są:

Zapłata drobnych długów, nawet bez dowodu niemożności zapłacenia z wolnych zasobów. Bardzo liberalnie traktuje się te wypadki, gdy posiadacz konta nie może płacić z zagranicy na skutek reglamentacji dewiz tam obowiązującej. Natomiast przekaz zagranicę na podstawie zezwolenia zakupu dewiz jest jednak przyznawany tylko wówczas, gdy to wydaje się koniecznem ze względów kulturalno-politycznych lub społecznych.

Spłata hipotek na krajowych nieruchomościach posiadacza konta dopuszczalna jest także dla kont nabytych, ale w takim wypadku tylko w połowie, reszta musi być wpłacona w dewizach lub w wolnej marce. Nowe obciążenia danej nieruchomości dozwolone są dla przeszkodzenia spekulacjom, tylko za zezwoleniem władz dewizowych i tylko wówczas, gdy są gospodarczo uzasadnione.

Wypłata jednostronnych zasiłków (Zuwendungen) jest możliwa tylko po uprawdopodobnieniu, że dane kwoty nie wrócą drogą okólną do posiadacza konta. Reichsbank zgadza się na zwolnienie kont rejestrowych na cel płacenia zasiłków dobrowolnych, nieopartych na podstawie prawnej, wówczas, gdy połowa zasiłku jest wpłacona w dewizach.

Zapłata długów podatkowych może być dozwolona z konta zamkniętego nawet wówczas, gdy podatki nie stoją w żadnym związku z tem kontem, ale odnoszą się wogóle do krajowego majątku lub dochodu posiadacza konta.

Najważniejszą rolę w tym dziale odgrywa zwolnienie kont na zapłatę towarów. Do 25% sumy fakturowej może być zwolnione bez żadnych dalszych wymagań, o ile chodzi o towary zakupione na własny rachunek posiadacza konta zamkniętego. Zwolnienie wyżej 25% jest możliwe, jeśli przeprowadzony zostanie dowód „dodatkowości" eksportu. Dla istniejących już pretensyj towarowych zwolnienie kont jest niedopuszczalne, chyba, że będzie udowodniona niewypłacalność zagranicznego odbiorcy. Podobna

procedura obowiązuje co do zwolnień na zapłaty usług (np. honorarjów adwokackich).

Osobom prywatnym wolno zużyć pieniądze z ich konta zamkniętego na zapłatę zakupów na własny rachunek, o ile oddany jest udział kosztów zagranicznych w kupionych przedmiotach. Wyjątkowo może być zwolnione konto wspólnika, jeżeli nabywcą towaru jest spółka.

Drugim zasadniczym sposobem zużycia marek na kontach zamkniętych jest długoterminowa lokata, do czego służyć mogą także nabyte konta zamknięte. Przy nabyciu nieruchomości krajowej może być połowa jej ceny kupna oraz kosztów nabycia (maszyny, narzędzia itp.) pokryta z nabytych kont zamkniętych, jeżeli równocześnie druga połowa jest dostarczona Bankowi Rzeszy w dewizach. Przy nowych budowlach, przebudowach i reperacjach mogą być całe koszty pokryte z nabytych kont zamkniętych.

Obok tych lokat, możliwe jest zużycie kont zamkniętych na opłatę premij asekuracyjnych i na kupno losów. Wygrane jednak muszą zostać w kraju na osobnem koncie zamkniętem. Transfer wygranych jest możliwy tylko, jeśli losy były nabyte za dewizy lub za wolne marki.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ŚNIĘTYCH KARPI W ANGLJI.

Dostawy karpi z zagranicy przychodzą prawie wyłącznie do Londynu i jego okolic, odbiorcami ich jest ludność żydowska.

Zapotrzebowanie obliczane jest na ok. 500 ton rocznie, to jest w czasie od 15 czerwca jednego roku do 15 marca roku następnego. W przerwie pomiędzy temi datami nie wolno sprzedawać ryb łapanych w wodach stojących.

Zasadniczo jednak zaczyna się sprzedaż karpi dopiero od połowy września, czyli z nastaniem chłodniejszej pory, a trwa do 15 marca. Zapotrzebowanie jest regularne przez cały sezon.

Rynek londyński obsyłany jest przez Holandję, Francję, Jugosławję i Węgry.

Zasadniczo rynek angielski potrzebuje w 90 proc. karpi żywych, za które konsument płaci o ca 25 proc. więcej aniżeli za karpie śnięte.

Ze względu jednak na organizację dostaw z wyliczonych krajów, jak również koszt przeładunku w Gdyni oraz straty wskutek śmiertelności w związku z przeładowaniem, import żywych karpi z Polski jest trudniejszy niż z innych krajów, a tem samem ceny netto, jakie otrzymałby polski eksporter byłyby znacznie niższe od cen, jakie może uzyskać eksporter węgierski, jugosłowiański, wzgl. francuski lub duński. Z tej przyczyny eksporterzy polscy winni wziąć pod uwagę możliwość eksportowania wyłącznie karpi śniętych. Są to karpie pakowane w stanie żywym do skrzyń i obkładane lodem z wszystkich stron.

W żadnym wypadku nie wolno takich karpi zamrażać, czyli na statkach powinny być przewożone w lukach chłodzonych. Skrzynie zawierają po 50 kg netto.

Za karpie śnięte hurtownik może osiągnąć do 6 d za 1 b (wraz z cłem i wszystkiemi kosztami).

Towar musi bezwzględnie nadejść do Londynu w stanie świeżym, inaczej nie można go wcale sprzedać.

Przy towarach łatwo psujących się szybka odprawa celna jest konieczna, wobec czego importerzy powinni być jaknajwcześniej zawiadomieni o mającym nadejść transporcie, przyczem konosament powinien być jaknajprędzej wysłany pod adresem odnośnego importera.

Przy eksporcie karpi śniętych należy brać pod uwagę następujące koszty:

a) Fracht morski — szyl. 42/6 plus 10% od tony;
b) Wyładowanie i dostawa do samochodu ciężarowego w dokach — szyl. 15/— minus 7½% od tony;
c) Od każdej skrzyni, oglądanej przez celników wzgl. weterynarza — szyl. 6/6:
d) Opłata portowa — 8 d od tony;
e) Deklaracja celna od transportu — 3/6 do 7/6;
f) Dostawa na samochodach należących do doków w obrębie City Londyńskiej 6/6 od tony;
g) Prowizja importerska — 5% od wartości sprzedażnej.

Cło wynosi 10% ad valorem od karpi żywych i śniętych.

TRANSPORTY CEMENTU DO PALESTYNY.

Dla ułatwienia ekspansji polskiemu przemysłowi cementowemu w Palestynie „Svenska Orient Linien" w Göteborgu reprezentowana przez Bergenske Baltic Transports Ltd w Gdyni i Gdańsku zdecydowała się na znaczną obniżkę stawki frachtu morskiego, która wynosiła z Gdyni — Gdańska do Haify sh. 11/6, do Jaffy 12/6. Nowa stawka została zrównana na oba porty palestyńskie i wynosi obecnie do Jaffy — Haify:

w czasie od lipca do września	10/6	za tonę
październik — listopad	10/9	za tonę
grudzień	11/-	za tonę

Fracht płatny jest zgóry. Stawka powyższa obowiązuje do końca roku bieżącego i tylko w wypadku załadowania miesięcznie powyżej 500 ton, przyczem linja okrętowa zastrzega sobie prawo rozłożenia ładunku na poszczególne statki. Cement do Jaffy przyjmowany jest jedynie z „congiestion clause".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7 LIPCA 1935 R.

BELGJA. W dniu 4. VI. 35 ogłoszony został dekret król., który na okres do 30. VI. 35 zniósł opłatę licencyjną od pozwoleń na przywóz ziemniaków, wynoszącą 5 fr. belg. od 100 kg.

Zniesione zostało cło wwozowe na wazelinę oraz opłata akcyzowa od parafiny.

BRAZYLJA. Bank Brazylijski w okólniku do swych oddziałów z dn. 27. VI. 35 zarządził, że w przyszłości dewizy na opłacenie importu mają być sprzedawane tylko na podstawie uprzedniego pozwolenia Banku Brazylijskiego. Pozwolenie wydawane jest, jak to miało miejsce przy dawnym systemie, na podstawie przedłożenia odpowiednich dokumentów. Dopuszczalne jest późniejsze okazanie dokumentów w wypadku złożenia odpowiedniego pisma gwarancyjnego. Postanowienia w sprawie innych przekazów zagranicę zostały wydatnie zaostrzone, a kwoty ograniczone. Czeki w milrejsach wystawione na zagranicę oraz prowadzenie kont walutowych jest zakazane.

Wobec niewyjaśnionej sytuacji dewizowej Brazylji celowem jest w stosunkach handlowych unikanie akumulacji sum fakturowych. W miarę możności byłoby wskazanem żądanie zapłaty za dokumentami, oraz wykonywanie dalszych zamówień dopiero po otrzymaniu zawiadomienia z brazylijskiego banku (pismem lotniczem) o przekazaniu należności z tytułu poprzedniego zamówienia.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. W następujących posiadłościach brytyjskich zostały ustanowione kontyngenty na rok 1935 na przywóz wyrobów włókienniczych zagranicznych, przyczem na każdy osobno niewymieniony kraj (zatem i Polskę) wyznaczone są następujące kwoty:

W. Bahama na okres 1. I—30. VI — 9900 yardów wyr. baweln. i 2250 yardów wyr. jedw., na okres 1. VII — 31. XII — 6600 yardów wyr. baweln. i 1500 yardów wyr. jedw.; Barbados Ł 2.134 — za zezwoleniem kontrolera ceł: Bermudy Ł 2.620 — przyczem w okresie 1. I — 30. VI 35 wartość przywozu nie może przekraczać Ł 1.372: Gujana Bryt. 165.000 yardów kwadr.: Honduras Bryt. 22.000 yardów (na okres do 30. VI. 35): Cejlon 370.327 yardów bawełny towarów łokciowych bielonych. 80.092 szarych. 344.544 drukowanych, 592.872 malowanych i 71.012 yardów towarów łokciowych ze sztucznego jedwabiu, przyczem przywóz dozwolony jest tylko za zezwoleniem głównego urz. celnego i w pierwszej połowie roku ograniczony został do 50 proc. rocznego kontyngentu; Cypr 112.500 yardów: Fidżi Ł 2.550 za zezwoleniem kontrolera ceł; Gambja i Złote Wybrzeże kontyngent tylko dla Japonji; Jamajka 599.946 yardów, za zezwoleniem głównego urzędu celnego i Wyspy pod wiatrem (Leeward Islands): Św. Krzysztofa i Nevis 15.750 yardów: Dominika 4.683 yardów na okres 1. I — 30. VI. 35 i 4.683 yardów na okres 1. VII — 31. XII. 35; Montserrat 15.152 yardów, Wirgińskie 52 yardy: Malajskie Pos. Bryt. 2.919.455 yardów za zezwoleniem Urzędu Statystycznego: Malta 45.000 yardów na okres 1. 1. — 30. 6. i 30.000 yardów na okres 1. VII — 31. XII 35 z dodatkiem niewyzyskanego w pierwszem półroczu kontyngentu; Mauritius 288.000 m² za zezwoleniem urzędu celnego: Nigerja kontyngent tylko dla Japonji: Seszele 17.602 yardy; Sierra Leone kontyngent tylko dla Japonji: Trinidad 260.000 yardów kwadr.: Wyspy Gilberta i Ellice Ł 135 za zezwoleniem urzędu celnego: W. Salomona Ł 260 za zezwoleniem urzędu celnego: Wyspy w wietrze (Windward Islands): Grenada 25.000 yardów kwadratowych: St. Lucia 10.584 yardów w okresie 1. I. — 30. VI. i 7.056 yardów w okresie 1. VII — 31. XII. 35 za zezwoleniem urzędu celnego: St. Vincent 8.658 yardów w okresie 1. I — 30. VI i 5.772 yardy w okresie 1. VII. — 31. XII. 35 za zezwoleniem urzędu celnego

FRANCJA. Olej kukurydzowy przeznaczony do fabrykacji mydeł został wyłączony z listy towarów opłacających 4 proc. dodatek do cła.

Generalna Dyrekcja Ceł w okólniku z 19 czerwca b. r. (Bulletin Douanier) podaje dla przypomnienia treść swej decyzji w sprawie taryfikacji wyprawionej skóry cielęcej, którą ostatnio zaliczano wadliwie do Nr. 476. ter. A.

Rozporządzenie z 26 czerwca b. r. postanawia, że zwolnieniu od opłat wewnętrzno-krajowych podlega tylko ten olej gazowy, który zostanie zużyty do motorów francuskiego pochodzenia.

Ukazała się decyzja Generalnej Dyrekcji Ceł Nr. 4389, 1/2 (Bulletin Douanier z 18 czerwca b r.) w sprawie clenia stali zależnie od zawartości manganu i krzemu.

Przepisy o znakowaniu owoców i jarzyn uległy zmianie — w niektórych szczegółowych postanowieniach — na zasadzie rozporządzenia z 18 czerwca br.

HOLANDJA. **Węgiel.** Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 4. 36. Okres bazowy bez zmian 1. 1. 33 — 1. 8. 33. Przydział importerom kontyngentu przysługującego każdemu eksportującemu krajowi będzie sie odbywał na podstawie importu poszczególnych firm podczas 3, 4 i 1-go kw. lat 1931/32 i 1933/34. Ustawowo przysługuje 60 proc. importu w okresie bazowym (jak poprzednio).

Superfosfaty. Okres skontyngentowania 1. 7. 35—1. 7. 36. Lata bazowe 1931/32, przyczem pozwolenia wwozu będą przydzielane na podstawie importu 1933/34. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczonych wagowo. —

Koszule męskie. Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 7. 36. Lata bazowe 1930/31 i ustawowo przysługujące kontyngenty (30 proc. wartości) pozostają bez zmian.

Chustki, cache - nez i fulary bawełniane i lniane. Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 6. 36. Lata bazowe 1930/31 i ustawowo przysługujące kontyngenty (30 proc. wartości) pozostają bez zmian.

W związku ze zmianą cen mięsa, cła na miesiąc lipiec br. wynoszą (od 100 kg brutto), od wołowiny i cielęciny 9 hfl., a od koniny 4,37½ hfl.

W. P. IRLANDJA. Rozporządzeniem kontyngentowem Nr. 20 z 18 czerwca 1935 z mocą od 19 czerwca tegoż roku, wwóz świeżych pomidorów do Irlandji dozwolony jest jedynie na podstawie specjalnego zezwolenia wwozowego.

NIEMCY. W dniu 26. 6. 35 wydane zostało rozporządzenie, wprowadzające dodatkową opłatę celną na wszelkie towary rumuńskie począwszy od 1 lipca rb. w wysokości 44 proc. wartości.

NORWEGJA. Tegoroczna taryfa wwozowa, wchodząca w życie jak poprzednie z początkiem roku budżetowego tj. 1 lipca br., przynosi niewiele zmian. Należy jednak zanotować: a) bezcłowy wwóz cyny, oraz b) istotne zniżki celne w grupie skór (od 4 do 5 kr.)

PALESTYNA. Prasa palestyńska informuje, jakoby władze mandatowe zamierzały zniżyć cło na cukier.

PORTUGALJA. Według doniesień prasy portugalskiej wydał rząd portugalski dekret, ograniczający przywóz towarów zagranicznych z tych państw, które posiadają z Portugalją czynny bilans handlowy.

STANY ZJEDNOCZONE. W związku ze zniesieniem N. I. R. A. ograniczenie przywozowe na ołówki, oraz gonty przestały obowiązywać.

SZWECJA. Z dniem 3 bm. weszły w życie między innemi następujące zmiany taryfy celnej:

Nr. taryfy	Towar	Cło podstawowe
	Dywany osobno niewymienione, bez jedwabiu, wiązane .	
467 : 1	mające więcej niż 250, a mniej niż 450 węzłów na 1 m. długości	350,— (dot. 600,—)
467 : 2	mające więcej niż 450 węzłów na 1 metrze długości	600 (bez zmiany)

W dodatkowych stawkach celnych zaszły między innemi poniższe zmiany:

Nr. taryf.	Towar	Dodatek
922	Noże, widelce i łyżki posrebrzane, albo platynowane, albo wykładane złotem, srebrem lub platyną	50,—
Z 924	Innego rodzaju z „nowego srebra" (Neusilber)	50,-
	Z fajansu: wyroby garncarskie i inne gliniane towary: kafle i piecowe ozdoby z kafli białe lub farbowane	
Z 965	Do użytku gospodarskiego . .	10,—
	dwu lub więcej kolorowe lub pozłacane, posrebrzane, albo w inny sposób ozdobione	9,

SZWAJCARJA. Z dniem 1 lipca br. weszła w życie zwyżka cła od oleju jadalnego i nasion oleistych.

UNJA POŁ. AFRYKAŃSKA. Obwieszczeniem Nr. 105 z 25 maja rb. zostało ponownie wprowadzone cło na oleje roślinne (t. zn. cło suspendowane obok cła dotychczas obowiązującego).

Począwszy od dnia 29 maja br. słonina i szynki pochodzenia polskiego, litewskiego, łotewskiego, szwedzkiego, duńskiego i holenderskiego zostały obłożone cłem dumpingowem, którego wysokość ma równać się subwencjom etc. udzielonym producentom przez odnośne kraje eksportowe.

WIELKA BRYTANJA. Nowa stawka celna została wprowadzona z dniem 7 bm. na drewniane wałki w wysokości 2 sh. 6 d. od sztuki, albo 20 proc. ad valorem, jeśli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności celnej.

Od dnia 7 bm. cła wwozowe na miotły i szczotki zostały zmienione jak niżej:

Miotły i szczotki do potrzeb domowych (łącznie z toaletowemi): 6 sh. od 12 tuzinów, albo 20 proc. ad val., jeżeli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności za cło.

Inne szczotki: 1 sh. 6 d. od 12 tuzinów, albo 20 proc. ad val., jeżeli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności za cło.

Części do szczotek i mioteł: 20 proc. ad val.

Urząd Skarbu wprowadził zniżkę ceł (z mocą od 27 czerwca br.) na konserwowane orzechy i oliwki. Cło obecne wynosi 10 proc. od wartości, podczas gdy dawniej produkty te opłacały 25 proc.

Izba gmin uchwaliła dodatkowy paragraf do Ustawy Skarbowej na rok 1935/36, dzięki któremu cła niższe od 10 proc. ad val. będą mogły być prowadzone przez Urząd Skarbu na wniosek Doradczego Komitetu Celnego. Kanclerz Skarbu wyjaśnił, że paragraf ten ma przedewszystkiem na celu umożliwić ustalenie niskich ceł na ołów i cynk, zaproponowanych przez Komitet Doradczy, oraz że znajdzie on zastosowanie przy cłach na surowce.

WŁOCHY. Dla ułatwienia orjentacji w formalnościach związanych z importem towarów do Włoch wydała Generalna Dyrekcja Ceł w porozumieniu z właściwemi ministerstwami i Nadintendentem spraw dewizowych zestawienie przepisów importowych obowiązujących od dnia 1 lipca br. Stosownie do tych przepisów wszystkie towary zostały podzielone na cztery grupy: 1) towary, których przywóz wymaga specjalnej licencji Ministerstwa Finansów, 2) towary co do których otrzymały upoważnienie urzędy celne dopuszczania do importu w granicach ustalonego kontyngentu na podstawie zaświadczeń celnych z roku ubiegłego, 3) towary, które urzędy celne mogą wpuszczać aż do nowego zarządzenia bez szczególnych ograniczeń ilościowych i 4) bardzo szczupła grupa towarów, których import jest zupełnie wolny, a zatem żadnym zezwoleniom przywozowym nie podlega. Dla wszystkich innych towarów konieczna jest licencja przywozowa, których w ogólności mogą być trzy rodzaje: a) licencje dla towarów wymienionych w tabeli A, udzielone przez Ministerstwo Finansów po zasięgnięciu opinji właściwych komisyj korporacyjnych, b) licencje dla towarów wymienionych w tabeli B, udzielane bezpośrednio przez urzędy celne na podstawie zaświadczeń celnych z trzeciego kwartału r. 1934 w granicach ustalonych kontyngentów procentowych, c) licencje dla towarów wymienionych w specjalnej liście B, udzielane bezpośrednio przez urzędy celne bez uzależnienia od importu z r. 1934. W związku z nowemi przepisami zmieniony został kontyngent dla szeregu towarów oraz weszło w życie postanowienie, że zasadą obliczenia kontyngentów będzie odtąd wartość przywożonego w odpowiednim okresie podstawowym towaru, nie zaś jego ilość. Zaświadczenia celne z r. 1934, na podstawie których obecnie udzielane będą licencje przywozowe dla towarów pochodzących z krajów, z któremi Włochy mają specjalne układy, będą mogły być wykorzystane dla importu odpowiednich towarów tylko z tych krajów.

W stosunku do dotychczasowych zarządzeń nie uległy zmianie warunki przywozu olejów mineralnych lub ich odpadków, materjału radjowego, kawy, wełny i jej odpadków, nasion oleistych, miedzi, pszenicy, bawełny i jej odpadków, barwników organiczno - syntetycznych i półproduktów do ich wyrobu. Kwoty kontyngentowe uległy zmianie m. in. dla śrub 10 proc., azbestu — 70 proc., terpentyny — 80 proc., parafiny — 70 proc., szczotek i pendzli — 15 proc. Urzędy celne mogą dopuszczać m. in. do nieograniczonego przywozu: drut z miedzi i jej stopów.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KOSZTOWNE ZANIEDBANIE.

(artykuł dyskusyjny)

Śledzie są bardzo ważnym artykułem, jeśli chodzi o obroty portu gdyńskiego. Dołożono już dotychczas niemało starań i kosztów, by ten artykuł ściągnąć, choć w części, na Gdynię i w niej stworzyć ośrodek jego handlu. Jak wiadomo, gros obrotów tym artykułem ma dotychczas Gdańsk, do niedawna zaś miał monopol.

Zrobiono pierwszą, niestety, bardzo kosztowną próbę i niezupełnie udaną. Być może dlatego nieudaną, że za jednym zamachem chciano i ściągnąć na Gdynię handel śledziowy i zainicjować własne dalekomorskie rybołówstwo śledziowe. Kosztowało to masę pieniędzy. W rezultacie mamy w Gdyni kilka firm śledziowych importerskich, z tych kilka zupełnie drobnych, nie ważących wiele na tym rynku, lub też niecałkowicie samodzielnych, a będących raczej odbiciem wpływów innych — obcych. Zapoczątkowane własne rybołówstwo morskie istnieje, lecz ten rok nie przyniósł spodziewanego przyrostu ani jednostek pływających, ani tonażu, ani załogi.

Zdawałoby się, że odpowiednie czynniki, których pieczy sprawy śledziowe powierzono, dołożą starań, by jeśli już nie więcej firm ściągnąć do Gdyni, to przynajmniej większe

ilości śledzi Należało przypuszczać, że zrobią wszystko, byle tylko cel osiągnąć i zadanie spełnić.

Początek sezonu śledziowego postawił nas przed faktem zgoła innym, zupełnie nieoczekiwanym, nawet nieprawdopodobnym. Kilkanaście dni temu miały nadejść pierwsze transporty śledzi, pochodzące z najwcześniejszych połowów u wybrzeży Szkocji. Te śledzie jako bardzo tłuste i delikatne, łatwo się psują, jeżeli nie są odpowiednio przechowywane. Koniecznym warunkiem jest chłodnia, inaczej bowiem handel na większą skalę jest zupełnie niemożliwy. Nie wymagają one wprawdzie specjalnego chłodzenia i niskich temperatur, zupełnie im wystarcza — 2° C., wszakże, by latem tę temperaturę otrzymać, trzeba jednak mieć chłodnię. Przynajmniej w okresie lata i jesieni, w miesiącach zimowych bowiem, mogą jako tako przetrzymać w normalnej temperaturze nieogrzewanego składu śledziowego.

Tu jednak powstały poważne trudności. Mamy olbrzymią Chłodnię Portową i specjalną dla ryb Halę i Chłodnię Rybną. Chłodnia Portowa śledzie, ze względu na ich zapach, przyjmuje bardzo niechętnie. Jeśli jednak je przyjmie, to koszty za- i wyskładowania, sztaplowania, manipulacji magazynowej są tak skomplikowane i znaczne, że zniechęcają do korzystania z jej usług ze względów kalkulacyjnych. Przyczem koszty manipulacyjne we własnych składach i w chłodni są niewspółmiernie wysokie. Chłodnia Portowa powinna poddać rewizji swoje stawki z okresu „prosperity“ i dopasować je i do konkurencji i do obecnej handlowej stopy kalkulacyjnej.

Dotychczas, spore ilości śledzi, wymagających chłodni, były składane w Hali i Chłodni Rybnej. W tym sezonie jednak narazie nie może ona przyjąć całego towaru, bowiem remont, któremu ją poddano, będzie ukończony dopiero gdzieś za miesiac. Mimowoli nasuwa się pytanie, czy nie zaszło tu jakieś nieporozumienie, czy może niedopatrzenie. Sprawa jeszcze o tyle przybiera na wadze, że zaraz powinny nadejść transporty śledzi islandzkich, które muszą mieć chłodnię.

Pozornie by się mogło wydawać, że to jest rzecz błaha, ostatecznie, czy przez Gdynię przejdzie parę tysięcy beczek więcej, czy mniej, nie zmienia przecież zasadniczo stanu rzeczy i nie warto sobie zaprzątać tem głowy. W rzeczywistości jednak jest inaczej.

Śledzie, które nie mogły znaleźć pomieszczenia w Gdyni, skierowano do Gdańska i tam je wyładowano i zaskładowano w obszernej gdańskiej chłodni śledziowej. To samo przez się nie miałoby może większego znaczenia. Wysuwają się natomiast inne momenty. Mówią, że przyzwyczajenie to druga natura. Otóż polski kupiec śledziowy był przyzwyczajony kupować śledzie w Gdańsku. Niektórzy w latach ostatnich może już zaczęli zapominać o Gdańsku, a przynajmniej może zaczęli i Gdynię uważać za równie dobre miejsce zakupu. Tymczasem jednak musieli się udać do Gdańska, bowiem nadeszłe śledzie są tylko tam w dostatecznej ilości. Dużo kupców jechało, by obejrzeć pierwszy ładunek w Gdańsku. A przyjeżdżają przecież stale i znów się do niego przyzwyczajają.

Drugą ważną okolicznością jest i to, że te śledzie idą przeważnie jako doładunek do wagonu śledzi innych gatunków. Wynika stąd, że jeśli te śledzie są tylko w Gdańsku to i doładunek trzeba tam robić, a zatem uskuteczniać tam i zakup innych gatunków śledzi. Teoretycznie, niby można przypuścić, że zakup ładunku śledzi uskuteczni w Gdyni, a ten doładunek Matjasów kazać przywieźć do Gdyni i tu umieścić do wagonu. To teorja — a praktyka jest nieco inna. A my rozumiemy co to znaczy dla Gdyni i dla tak pięknie rozpoczynającej się pracy w tej dziedzinie.

Mówi się i dawno się już mówiło, że obecne pomieszczenia śledziowe są zamałe i że trzeba budować koniecznie chłodnię. Podobno są już zatwierdzone i plany i kosztorysy, nawet są pono kredyty. Ma nawet być zaraz rozpoczęta budowa z tem wyliczeniem, że w początkach przyszłego roku będzie gotowa. Jest to tempo załatwienia sprawy, tak ważnej, zbyt powolne.

Gdybyśmy byli zapobiegliwi i gdybyśmy rozporządzali odpowiedniemi pomieszczeniami, sytuacja ze względu na ograniczenia dewizowe w Gdańsku spowodowaćby mogła ściągnięcie całego handlu śledziowego na Gdynię. A tak to wszystko idzie nadarmo.

Dziwna rzecz. Mamy tu przecież Morski Urząd Rybacki i Morski Instytut Rybacki, mamy importerów, mamy Izbę Przemysłowo-Handlową, wszystko na miejscu, że takie rzeczy mogą być tak lekceważone, nie chce się poprostu mieścić w głowie. Trzeba przecież coś robić. Niechże ktoś za to odpowiedzialny *zabierze głos i sytuację wyjaśni.*

Jan Czaiński.

KRONIKA

— **OBROTY PORTU RYBACKIEGO W CZERWCU BR.** Dowozy ryb morskich i przetworów rybnych wyniosły ogółem 225.320 kg. Z ilości tej przypada na połowy naszych rybaków 28.120 kg. (z czego: 24.250 kg. na połowy przybrzeżne, 3,470 kg. na połowy Głębi Gdańskiej i 400 kg. na połowy makreli na Morzu Północnem).

Na import natomiast przypada 197.200 kg. Z tego przez port rybacki przeszło 93.200 kg. (śledzi solonych jarmuckich 200 beczek dużych, śledzi solonych norweskich 165/1 i 227/2 beczek. oraz 18.000 kg śledzi norweskich zamrożonych. W porcie handlowym wyładowano importowanych ryb w ilości 104.000 kg) z czego 51.440 kg śledzi solonych norweskich i holenderskich, 24.200 kg konserw rybnych z Marokka, Portugalji, Belgji i Niemiec, 8.290 kg tra-

nu z Norwegji i Niemiec, oraz 19.070 kg innych ryb morskich. Z Finlandji, Francji, Szwecji, Norwegji i Finlandji.

Brak specjalnej chłodni śledziowej nie pozwolił na sprowadzenie do Gdyni pierwszych matjesów szkockich, (statki wyładowały towar w Gdańsku, skąd drobne partje sprowadzono koleją do Gdyni).

— **JAKIE RYBY WYWOŻONO Z W. M. GDAŃSKA DO POLSKI W MIESIĄCU CZERWCU?** Dzięki specjalnej umowie WM. Gdańsk ma możność wywożenia ryb na rynek polski. I tak w czerwcu wysłano: ryb wędzonych: certy 185 kg, śledziki 1,360 kg., węgorze 168 kg, płastugi 742 kg. Ryb świeżych: łosoś 484 kg, certy 63,723 kg. Konserw: szproty w oliwie: 181.566 kg, inne konserwy 20 kg.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM — (ŚLEDZIE SOLONE).** Wobec małych zapasów, wszystkie „matjasy szkockie" zostały już wysprzedane w Gdyni. Korzystając z tego importerzy śledzi w Gdańsku podnieśli natychmiast ceny, żądając: za medium 90.— zł, za selected 100,— zł, i za large 110 zł. (oclone franco, wagon).

Do Gdańska nadszedł pierwszy statek ze zwykłemi śledziami szkockiemi. w ilości około dwu tysięcy beczek. Śledzie te są bardziej wytrzymałe od „matjasów szkockich", mogą być przechowywane bez chłodni i dlatego cieszą się dużem powodzeniem. — W dniu przybycia tego pierwszego statku ładowano w Gdańsku czterdzieści wagonów śledzi szkockich zwykłych, do Polski (czwartek 18 bm.) Cena za te śledzie, oclone, franco wagon Gdańsk, wynosiła: 69,— zł za matties 1. trade, i 63 zł. za crownmatisy, za jedną dużą beczkę. Przy okazji tranzakcyj ożywionych śledziami szkockiemi, sprzedano w Gdańsku pewną ilość starych śledzi jarmuckich zaskładowanych w gdańskich chłodniach, otrzymując za 1/1 beczkę śledzi starych jarmuckich około 60,— zł, za oclone, franco wagon Gdańsk.

Do Gdyni pierwszy statek z Anglji, ze śledziami szkockiemi zwykłemi, nadejdzie w bieżącym tygodniu. Statek „Dwarsee" przywiezie około trzech tysięcy beczek dla gdyńskich importerów śledzi: Bankier, Bikowski, Bloomfields, Gdyński Import Śledzi.

— **CIEKAWY SPÓR O PRAWO WYCIĄGANIA ŁODZI RYBACKIEJ NA BRZEG MORSKI.** Jak wiadomo od strony pełnego Bałtyku (od Helu do granicy niemieckiej) rybacy nie posiadają żadnej przystani ani portu. Rybołówstwo uprawiane jest na łodziach, blisko brzegu. W pobliżu miejscowości Dąbek rybacy od niepamiętnych czasów wyciągali swe łodzie na brzeg piaskowy. Teraz jednak po nabyciu tych terenów przez osobę prywatną, zabroniono rybakom korzystać z tego brzegu.

— **RYBACY NABYWAJĄ KUTRY MOTOROWE ZAGRANICĄ.** Ze względu na wielką ilość zużytych i starych kutrów motorowych, uzupełnianie flotylli rybackiej nowemi jednostkami staje się koniecznością. Rybacy zakupują kutry motorowe albo w kraju (z produkcji stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego), albo też zagranicą. Ostatnio rybak Budzisz Leon z Helu, zakupił nowy kuter w Danji (Nexe — Bornholm) za sumę 29 tysięcy złotych. Kuter posiada motor 70 HP (Diesel-Deutz). długość kutra 13.15 m., szerokość 4,90 m., zagłębienie 1.80. Kuter otrzymał numer „Hel 74".

Drugi rybak z Helu, Wilhelm Konkel, zakupił w Ruegenwaldermünde stary kuter za 8.000 zł. (numer kutra „Hel 4") sprzedając dotychczasowy swój kuter „Hel 94" rybakowi Kohnke Jan II z Helu, za 2,900 zł.

— **URZĄD RYBACKI W GDAŃSKU ZWRACA NAŁOŻONE NA RYBAKÓW KARY.** Podczas połowów szprotów w ubiegłym sezonie zatrzymano na wodach gdańskich trzech polskich rybaków, pobierając od każdego po 150 Guldenów kary. Obecnie zwrócono część złożonych wówczas opłat, rybakowi z Kuźnicy (Konkel Zygfryd) i rybakowi z Jastarni (Konke Ryszard), zatrzymując tytułem grzywny 50 Guldenów i 17 Guldenów za kartę rybacką od każdego z rybaków. Trzeci rybak z Helu, Arend, mimo starań nie otrzymał zwrotu zatrzymanych 150 Guldenów.

WYSTAWY I TARGI

TARGI WOŁYŃSKIE

Odbywające się w Równem od pięciu lat w czasie od 8 do 22 września Targi Wołyńskie w ciągu swego działania stały się największą placówką regjonalną pokazowo-handlową Kresów Wschodnich i wysunęły się na czoło podobnych imprez organizowanych w Polsce. Według danych G. U. S. Targi Wołyńskie jeszcze w 1933 r. zajmowały pod względem ilości zwiedzających 6-e miejsce, a w 1934 r. — już 2-e miejsce w Polsce, pod względem ilości wystawców — w r. 1933 r. — 5-e miejsce, a w 1934 — 3-e miejsce.

Wydatne rozszerzenie dotychczasowych działów i zorganizowanie nowych, jak Pawilon Eksportowy, urządzany przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Lublinie i mający zobrazować bogactwa i możliwości wywozowe Wołynia, dalej — Rzemiosło i Turystyka, indywidualne zniżki kolejowe dla zwiedzających oraz Wielka Wystawa Hodowlana połączona z remontem koni, dają gwarancję, że tegoroczne VI Targi Wołyńskie przewyższą pod każdym względem swoje własne, dotychczasowe wyniki.

W czasie trwania tegorocznych Targów odbędzie się szereg zjazdów, kursy instrukcyjne i uroczystości o charakterze ludowym, co zwiększy wydatnie liczbę zwiedzających, która w r. ub. wyniosła przeszło 77 tysięcy, i pozwoli wystawcy na zapoznanie ze swemi wyrobami najszerszych mas konsumentów.

Daje to znaczne możliwości zawarcia tranzakcyj, jakie przed przemysłowcem, kup-

cem i rolnikiem otwierają Targi Wołyńskie, dążące w swojem założeniu do ułatwienia producentom nawiązania bezpośredniego kontaktu z odbiorcą.

Ceny stoisk i reklam przedstawiają się jak następuje:

1) W pawilonie głównym:
stoiska zewnętrzne po 80 zł
stoiska wewnętrzne 3 × 4 m. po 150 zł
stoiska narożne 4 × 4 m. po 200 zł

2) W innych pawilonach: za 1 m² po 10 zł
za stoisko narożne dopłata 10 zł

3) Wolna przestrzeń na terenie parku 1 m² po 3 zł

4) Na terenie wesołego miasteczka 1 m² po 2 zł

5) Za ustawienie stolika lub budki drobnego handlu 20—30 zł (zależnie od zajętej przestrzeni).

6) Stoiska dla zwierząt:
pod dachem: stoisko dla koni lub bydła od sztuki 5 zł
stoisko dla trzody chlewnej (na 3 sztuki) 5 zł
prosięta, owce itp. od sztuki 1 zł
klatki dla drobiu lub królików (na 5 sztuk) 3 zł
Na wolnej przestrzeni przy wejściu: od sztuki koni lub bydła 2 zł

7) Wywieszenie reklamy na terenie 1 m² 5 zł

8) Ogłoszenia w katalogu (wydawnictwo prywatne):
1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, ⅛ str. 25 zł, $^1/_{16}$ str. 15 zł.

Wystawcy korzystają z 10 proc. rabatu.

Reklama megafonowa — do umowy.

WYDAWNICTWA

NALEPKI — PROJEKTOWANIE I OCENA.

Rzeczowo ujęta praca, omawiająca w przystępny i obrazowy sposób jak należy projektować nalepki na różnych towarach. Bez umiejętnie i starannie opracowanej nalepki niema powodzenia. Czytelnik może zorjentować się w właściwościach i doborze różnych kolorów oraz sposobach oryginalnego ujęcia nalepki. Udatne podkreślenie różnic między nalepkami dawniejszemi i nowoczesnemi, oraz krytyczne omówienie takich wymogów jak prostota i wartość grupowa nalepek zawierają dużo praktycznych obserwacyj. Przytem praca uwypukla stale podstawowy warunek, tj. zdolność wyróżniania się nalepek, przytaczając liczne przykłady jak opracowano różne nalepki wzorowe, które następnie wykazały dużą skuteczność propagandową. Autor nie zapomniał również o napisach na nalepkach, podając również szereg podstawowych zwrotów w językach obcych, a zwięzły rozdział o sposobach krytycznej oceny nalepek pozwala każdemu w formie zasadniczych pytań zanalizować swoje lub cudze nalepki.

Praca jest ilustrowana licznemi odbitkami nalepek z podkreśleniem ich stron dodatnich lub ujemnych.

Duża pomoc dla każdego postępowego przemysłowca i handlowca, jak również dla zakładów graficznych, artystów i szkół.

R. 1935, str. 43, cena zł 1,80.

—o—

Na wydawnictwa Izby nie trzeba pisać zamówień. Wystarczy wpłacić należność do P. K. O. na konto Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Nr. 18730, podając na odwrocie blankietu nadawczego tytuł zamówionej książki, a książka zostanie wysłana odwrotną pocztą bez doliczania kosztów przesyłki.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE WYDAWANIA DYPLOMÓW SUBSKRYBENTOM POŻYCZKI INWESTYCYJNEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do publicznej wiadomości, że przedsiębiorstwa handlowe, znajdujące się w jej okręgu, które subskrybowały Pożyczkę Inwestycyjną według norm, zaleconych przez Związek Izb w porozumieniu z Naczelną Radą Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego oraz Zarządem Głównym Centrali Związku Kupców w Warszawie i Stowarzyszeniem Przedstawicieli Handlowych — mogą w czasie *od dnia 22 lipca br. do dnia 7 sierpnia rb.* zwracać się do Izby (Gdynia, ul. Świętojańska 36) względnie do jej Ekspozytury w Bydgoszczy (Nowy Rynek 10), celem uzyskania dyplomu, stwierdzającego wzięcie udziału w subskrypcji.

Dyplomy wydawane będą po złożeniu dowodów, stwierdzających wpłacenie przypadających III rat oraz okazaniu świadectwa przemysłowego

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA	29. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA	30. 7.
s/s CIESZYN	5. 8.		s/s CIESZYN	6. 8.
s/s IMATRA	26. 7.	**Kotka, Wiberg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	26. 7.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA	1. 7.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA	2. 7.
s/s ŚLĄSK	8. 7.		s/s CIESZYN	9. 7.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		ŁOTWA		
s/s MINOS	29. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS	29. 7.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 8.
s/s ANNELIESE	29. 7.	**Ryga** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s ANNELIESE	29. 7.
		LITWA		
s/s MARIEHOLM	2. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM	2. 8.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	27. 7.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	29. 7.
		Stockholm — Kalmar *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni		
s/s FIOR DI MANDORLO	17. 8.	**Stockhlom, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	27. 7.	*(F. G. Reinhold, L'd.)*	s/s HAGUE	27. 7.
s/s ODER	3. 8.	co tydzień	s/s ODER	3. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX	29. 7.	*(F. G. Reinhold, L'd.)*	s/s AJAX	29. 7.
s/s TIBERIUS	5. 8.	co tydzień	s/s TIBERIUS	5. 8.
		Rotterdam		
s/s PUCK	30. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	31. 7.
s/s CIESZYN	6. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK	6. 8.
s/s JUPITER	1. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUPITER	1. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.
s/s BUTT	29. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	29. 7.
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
s/s WIBORG	30. 7.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	30. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	30. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	31. 7.
s/s CIESZYN.	6. 8.	co tydzień	s/s CIESZYN	6. 8.
s/s BUTT	29. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	29. 7.
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	30. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	3. 8.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	12. 8.	*(F. G. Reinhold, L'd.)*	s/s MAGNUS	12. 8.
s/s HALFDAN	26. 8.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) **Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa,** **S-ta Cruz de la Palma**		
s/s LARACHE	3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE	3. 8.
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LARACHE	3. 8	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE	3. 8

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s IWAN	7. 8.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	7. 8.
s/s EGON	29. 7.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	29. 7.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s CHORZÓW	27. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s CHORZÓW	27. 7.
s/s LOTHAR	30. 7.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LOTHAR	30. 7.
s/s RUDOLF	3. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s RUDOLF	3. 8.
		Bremen		
s/s MINOS	29. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS	29. 7.
s/s HECTOR	5. 8.	co tydzień	s/s HECTOR	5. 8.
s/s J. C. JACOBSEN	31. 7.	**DANJA** **Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN	1. 8.
m/s ERNA	8. 8.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	8. 8.
s/s AKERSHUS ok.	5. 8.	**NORWEGJA** **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AKERSHUS ok.	5. 8.
s/s JAEDEREN	6/7. 8.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 8.
s/s LECH	29/31. 7.	**WYSPY W. BRYTANJI** **Londyn** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH	1. 8.
s/s BALTONIA	5/7. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	8. 8.
s/s LWÓW	29/31. 7.	**Hull**	s/s LWÓW	1. 8.
s/s LUBLIN	5/7. 8.	co tydzień	s/s LUBLIN	8. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	1. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	1. 8.
s/s SVANHOLM	15. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	15. 8.
s/s KATHOLM	17. 8.		s/s KATHOLM	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BODIL	31. 7.	**Walencja — Barcelona** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	31 7.
s/s CALABRIA	5. 8.	**Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s HISPANIA	7. 8.
s/s BROHOLM	23. 8.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	23. 8.
s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	18. 8.
m/s SMÅLAND m/s ERLAND	5. 8. 20. 8.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	s/s FREDENSBORG m/s SMALAND	27. 7. 6. 8.
s/s SONGDALE	13. 8.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDALE	13. 8.

B. Porty dalsze

s/s SCANPENN	1. 8.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANMAIL	30. 7.
s/s PUŁASKI	14. 8.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	s/s PUŁASKI	17. 8.
m/s PACIFIC m/s BRASIL	28. 7. 10. 8.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS	29. 7.
s/s ORIENT	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s BORE VIII	5. 8.
m/s KAAPAREN	27. 7.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN	27. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s MENELAUS	10. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BRISTOL s/s MENELAUS	27. 7 17. 8
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s SUMATRA	28. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON	26. 8
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TAMPA	30. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TAMPA	15. 8.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 lipca:

s/s TRUDE SCHÜNEMANN po drzewo, PAM.
s/s BETISLAJ po węgiel. Polrob.
s/s RINA CORRADO po węgiel. Polrob.
s/s ROBUR V po węgiel, Polrob.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s SPICA po węgiel, PAM.
s/s KATOWICE po węgiel. PAM.
s/s BUTTERFLY po węgiel. Polrob.
s/s ERCOLE po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ADELE TRABER po węgiel. Progress.

27 lipca:

s/s CHORZOW lin. z Hamburga dla wylad. i lad., Żegluga Polska.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyladowania i ład., Żegluga Polska.
m/s KAAPAREN lin. z południowej i zachodn. Afryki dla wylad. i ladowania, Bergenske.
s/s FREDENSBORG dodatk. lin. po ladunek na Lewant, Polska - Lewant.
s/s KOŚCIUSZKO powrotny z wycieczką ze Stockholmu, Gdynia — Ameryka L. Ż.
s/s CITTA DI BERGAMO lin. ze Stockholmu po ladunek do Valencji, Barcelony i portów zachodnio-italskich, Rum. & Burton.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla wylad. i ladowania, Reinhold.
s/s INGVALL po węgiel. PAM.
s/s ASPO po węgiel, PAM.

28 lipca:

s/s ORIENT lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyladowania, Bergenske.
m/s PACIFIC lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

29 lipca:

m/s SANTOS lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s AJAX lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wylad. i ładowania, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wylad. i ladowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s LECH lin. (lub 31-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 31-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wylad. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zachodnio - szwedzkich dla wylad. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s UTKLIPPAN po węgiel, PAM.
s/s HELIOS po węgiel, PAM.

30 lipca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre/Cherbourg dla wylad i ladowania, przyjmuje emigrantów, Polbrit.
m/s TAMPA lin. z portów Gulfu dla wylad., Bergenske.
s/s BODIL lin. po ladunek do zachodnio - śródziemnomorskich portów, PAM.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wylad. i ladowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Ro terdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.
s/s BERTA po węgiel, Progress.
s/s VALENCIA po węgiel, Bergenske.
s/s KATINA BULGARIS po węgiel, PAM.

31 lipca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s EISE H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s SOLSTAD po węgiel, PAM.

1 sierpnia:

s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ULMUS po drzewo, PAM.
s/s ELLEN po cukier, PAM.

2 sierpnia:

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu, Kalmaru i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s CHARLOTTE CORDS z ładunkiem chloranu potasu, Behnke & Sieg.
s/s VESUVIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s HADJIPATERAS po węgiel, Behnke & Sieg.

3 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO powrotny z wycieczką z Kopenhagi, Gdynia — Ameryka L. Ż.
s/s RUDOLF lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s LARACHE lin. z portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka, Bergenske.
s/s ODER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ERNST H. STINNES 11 po węgiel, PAM.

5 sierpnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s SMALAND lin. z Istanbul, Izmir i Alexandrji dla wyładowania, ładuje do głównych portów Lewantu, Polska-Lewant.
s/s HECTOR lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s ŚLĄSK lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania i ładowania do Rotterdamu i Antwerpji, Żegluga Polska.
s/s BALTONIA lin. (lub 7-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 7-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s PHAEDRA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s CALABRIA lin. dla wyładowania z portów zachodnio - śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 sierpnia 1935 r. | NR. 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Światowy handel zagraniczny i udział w nim Polski

(Dokończenie)

Po przedstawieniu światowego handlu zagranicznego w 4 tablicach i 2 wykresach oraz wskazaniu, jaką pozycję zajmuje Polska w porównaniu z innemi państwami, przejdźmy do omówienia zagadnienia, jaki udział bierze Polska w handlu zagranicznym świata.

Kierunki handlu zagranicznego Polski w trzech ostatnich latach przedstawia lewa część tablicy 5.

Widzimy, że wartość przywozu i wywozu Polski maleje (wywóz w r. 1934 w porównaniu do 1933 wzrósł). Odnosi się to do charakterystyki obrotów ogółem. Jeżelibyśmy sprawę chcieli rozpatrzyć bardziej szczegółowo, to natrafimy na ciekawe i charakterystyczne zjawisko, a mianowicie: wartość przywozu i wywozu Polski z i do Europy maleje, podczas gdy obrót z pozostałemi kontynentami Azją, Afryką, Ameryką i Oceanją wzrasta.

Porównując rok 1934 z rokiem 1932 znajdujemy spadek obrotów ze wszystkiemi krajami Europy, za wyjątkiem Anglji, Belgji, Irlandji, Portugalji, Włoch. W różnych krajach zniżka obrotów, względnie zwyżka przedstawia się odmiennie. Zbadanie tych różnic na podstawie tablicy 5 pozostawia się czytelnikowi.

Jak już była mowa wyżej, nastąpiła dość znaczna zwyżka obrotów z pozostałemi kontynentami. Zaledwie z kilkoma krajami obrót zmalał; są niemi Japonja, Indje Holenderskie.

Powyższe świadczy o przestawieniu zwrotnicy kierunków handlu zagranicznego Polski. Przestawienie to jest wyraźne, aczkolwiek jeszcze stosunkowo słabe. Polska zainteresowała się rynkami dalszemi, już rozpoczęła się penetracja towarów polskich i kompensacyjny import towarów z za dalekich mórz.

(Wyniki wymiany towarowej, w postaci salda bilansu handlowego przedstawia prawa część tablicy 5). Z tablicy tej widać, że z Europą Polska ma stały bilans handlowy dodatni. Jedynie Francja, Szwajcarja, Bułgarja, Portugalja i Islandja wyłamują się z pod ogólnego kierunku.

Wprost przeciwnie przedstawia się sprawa bilansu handlowego z kontynentami pozaeuropejskiemi. Ze wszystkiemi krajami poza Europą, za wyjątkiem Chin, Japonji, Kanady mamy stale bilans handlowy ujemny.

Dzieje się to dlatego, że Polska jest rynkiem surowców i artykułów spożywczych dla całej Europy, jednocześnie Polska sprowadza surowce i artykuły spożywcze kolonjalne z krajów pozaeuropejskich.

Istotną jest kwestja zbadania, jaki udział bierze Polska w handlu poszczególnych, dla naszych tablic wybranych, krajów europejskich i pozaeuropejskich. Sytuację oświetla lewa część tablicy 6, przedstawiająca udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw.

Udział Polski w obrocie światowym jest bardzo nieznaczny — nie sięga 1%. Na odcinku trzech ostatnich lat udział Polski wzrasta zarówno w przywozie, jak i w wywozie.

Przechodząc do analizy handlu z poszczególnemi krajami i kontynentami, znajdujemy, że udział Polski w wywozie i przywozie krajów Europy nieznacznie wzrasta. Udział ten jest niewielki, zbliżony do 1.5%. Jeżeli weź-

Tabl. 5. Obroty towarowe i saldo bilansu handlowego Polski z poszczególnemi państwami

w miljonach złotych — 1929—1934

Obroty towarowe Polski — PRZYWÓZ 1932	PRZYWÓZ 1933	PRZYWÓZ 1934	WYWÓZ 1932	WYWÓZ 1933	WYWÓZ 1934	Państwa	Saldo bilansu handlowego Polski + — 1929	1930	1931	1932	1933	1934
862,0	**827.0**	**798,8**	**1,083,8**	**959,6**	**975,3**	**Ogółem**	**— 297,6**	**+ 187,3**	**+ 410,4**	**+ 221,8**	**+ 132,6**	**+ 176.6**
626,8	570,4	510,7	1,018,0	885,0	847,9	Europa — ogółem:	+ 278,4	+ 570,3	+ 648,6	+ 391,2	+ 314,6	+ 337,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	+ 0,5	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0
74,8	83,1	86,2	178,1	184,7	191,9	Anglja	+ 23,2	+ 116,5	+ 213,9	+ 103,3	+ 101,6	+ 105,7
37,7	35,2	36,7	86,2	55,6	57,2	Austrja	+ 113,4	+ 99,7	+ 99,8	+ 48,5	+ 20,5	+ 20,5
28,5	29,3	25,3	49,9	47,2	58,3	Belgja	— 4,9	+ 6,9	+ 20,6	+ 21 4	+ 17,8	+ 32,9
10,0	2,5	3,3	5,2	1,4	2,6	Bułgarja	— 8,3	— 8,9	+ 4,5	— 4,8	— 1,1	— 0,7
46,0	35,6	32,5	89,7	48,1	50,4	Czechosłowacja	+ 68,4	+ 46,9	+ 43,6	+ 43,7	+ 12,5	+ 17,9
14,6	11,4	8,8	49,4	28,5	30,8	Danja	+ 60,6	+ 91,8	+ 56,3	+ 34,8	+ 17,1	+ 22,0
1,2	1,7	1,0	2,5	2,0	2,2	Estonja	+ 10,2	+ 8,7	+ 4,7	+ 1,4	+ 0,3	+ 1,2
0.9	1,4	1,0	12,8	14,3	12,3	Finlandja	+ 37,9	+ 38,1	+ 21,8	+ 11,9	+ 12,9	+ 11,4
59,4	56,5	46,1	61,6	53,1	40,7	Francja	— 153,7	— 75,9	— 6,4	+ 2,2	— 3,4	— 5,4
7,6	1,8	2,6	3,1	3,8	3,9	Grecja	— 0,1	+ 0,7	— 2,1	— 4,5	+ 2,0	+ 1,4
3,7	2,8	3,3	8,5	12,3	8,7	Hiszpanja	+ 2,7	+ 3,3	+ 1,5	+ 4,8	+ 9,4	+ 5,4
31,6	28,7	29,4	52,1	54,4	40,1	Holandja	— 33,9	+ 4,8	+ 27,8	+ 20,6	+ 25,7	+ 10,7
0,1	**0,3**	**0,3**	**3,0**	**8,8**	**15,0**	Irlandja	—	—	+ **0,2**	+ **2,8**	+ **8,6**	+ **14,8**
1,0	1,4	0,8	0,4	0,6	0,5	Islandja	—	—	+ 0,4	— 0,6	— 0,9	— 0,3
7,4	6,8	6,7	11,9	5,6	9,4	Jugosławja	+ 16,4	+ 12,2	+ 2,4	+ 4,5	— 1,1	+ 2,7
0,1	0,1	0,2	2,2	0,4	0,3	Litwa	+ 9,5	+ 7,2	+ 6,0	+ 2,0	+ 0,2	+ 0,1
2,1	1,3	0,9	9,1	6,9	6,8	Łotwa	+ 72,8	+ 60,9	+ 27,3	+ 7,1	+ 5,6	+ 5,9
173,1	145,7	108,5	175,9	167,8	161,6	Niemcy	+ 26,7	+ 20,9	— 43,9	+ 2,8	+ 22,1	+ 53,1
5,3	8,2	7,5	21,1	19,2	13,5	Norwegja	— 5,1	+ 13,7	+ 24,6	+ 15,8	+ 11,0	+ 6,0
1,4	1,8	1,9	1,0	1,0	1,9	Portugalja	— 3,4	— 1,0	— 0,1	— 0,4	— 0,8	— 0,0
7,9	7,6	9,5	29,4	15,9	13,6	Rumunja	+ 37,4	+ 29,0	+ 17,3	+ 21,4	+ 8,4	+ 4,1
41,5	27,0	22,0	28,6	14,1	12,7	Szwajcarja	— 64,1	— 33,6	— 25,4	— 12,8	— 13,0	— 9,3
16,0	16,9	19,8	63,7	47,8	45,1	Szwecja	+ 50,5	+ 70,2	+ 62,1	+ 47,7	+ 30,9	+ 25,2
1,3	1,4	0,8	1,9	1,0	1,0	Turcja	+ 0,5	— 0,7	+ 1,1	+ 0,7	— 0,5	+ 0,2
5,2	5,7	4,1	8,0	5,5	4,6	Węgry	+ 23,9	+ 14,5	+ 15,6	+ 2,8	— 0,2	+ 0,4
29,0	38,3	33,7	33,5	24,9	37,0	Włochy	— 43,8	— 38,9	— 14,3	+ 4,4	— 13,3	+ 3,3
19,3	17,7	17,7	29,1	59,9	25,5	Z. S. R. R.	+ 41,2	+ 83,2	+ 89,2	+ 9,7	+ 42,2	+ 7,7
42,4	**43,3**	**54,1**	**24,5**	**20,9**	**33,0**	**Azja — ogółem:**	**— 52,9**	**— 36,9**	**— 21,4**	**— 18,0**	**— 22,4**	**— 21,1**
0,9	1,1	4,1	5,5	5,2	10,0	w tem: Chiny	+ 14,4	+ 11,8	+ 7,1	+ 4,6	+ 4,1	+ 6,0
27,0	24,2	26,0	5,3	5,1	8,2	Indje Bryt.	— 81,9	— 36,7	— 44,2	— 21,7	— 19,1	— 17,8
7,3	10,0	17,7	1,3	0,7	0,4	Indje Holend.	— 4,1	— 5,9	— 6,1	— 6,0	— 9,2	— 17,2
2,1	2,4	1,1	5,6	1,6	1,6	Japonja	+ 14,6	+ 10,5	+ 21,3	+ 3,5	— 0,8	+ 0,4
0,1	0,2	0,9	0,0	0,0	0,4	Malakka	— 0,0	— 0,0	— 0,0	— 0,1	— 0,2	— 0,5
23,3	**27,7**	**33,6**	**10,2**	**10,8**	**14,5**	**Afryka — ogółem:**	**— 29.0**	**— 19,0**	**— 16,7**	**— 13,1**	**— 16,8**	**— 19,1**
8,8	10,1	17,2	2,6	2,7	3,9	w tem: Egipt	— 12,7	8,6	— 8,2	— 6,2	— 7,5	— 13,3
1,7	2,7	5,8	1,7	1,6	2,7	Zw. Płd. Afryki	— 2,4	— 1,0	— 1,6	+ 0,0	— 1,1	— 3,1
152,0	**160,2**	**172,1**	**17,7**	**30,7**	**59,8**	**Ameryka — ogółem:**	**— 461,0**	**— 309,4**	**— 196,9**	**— 134.3**	**— 129,4**	**— 112,4**
0,5	0,2	0,2	0,5	0,6	14,6	w tem: Kanada	— 1,3	— 0,6	— 0,4	— 0,0	+ 0,3	+ 14,4
104,0	109,9	121,1	10,0	15,9	22,8	St. Zjedn.	— 352,9	— 248,9	— 142.2	— 93,9	— 94,0	— 98.2
21,2	22,8	17,1	5,5	7,8	9,1	Argentyna	— 32,4	— 16,6	— 21,1	— 15,7	— 15,0	— 8,0
14,0	11,5	14,3	0,5	5,0	8,2	Brazylja	— 26,7	— 18,8	— 18,4	— 13,4	— 6,5	— 6,1
16,9	**25,5**	**28,2**	**0,2**	**0,5**	**0,5**	**Oceanja — ogółem:**	**— 53,4**	**— 43,4**	**— 34,5**	**— 16,7**	**— 24,9**	**— 27,6**
16,5	23,9	23,7	0,2	0,5	0,5	w tem: Australja	— 52,1	— 42,5	— 33,7	— 16,3	— 23,4	— 23,2
0,4	1,5	4,4	0,0	0,0	0,0	Nowa Zelandja	— 1,3	— 0,8	— 0,7	— 0,4	— 1,5	— 4,3

Tabl. 6. Udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw i udział poszczególnych państw w handlu zagranicznym Polski.

w %% wartości 1932—1934

Udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw						Państwa	Udział poszczególnych państw w handlu zagranicznym Polski					
PRZYWÓZ			WYWÓZ				PRZYWÓZ			WYWÓZ		
1932	1933	1934	1932	1933	1934		1932	1933	1934	1932	1933	1934
0,87	**0,87**	**0,92**	**0,76**	**0,80**	**0,82**	ŚWIAT — OGÓŁEM:	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**
1,51	**1,48**	**1,57**	**1,56**	**1,66**	**1,69**	Europa — ogółem:	**72,71**	**68,97**	**63,93**	**93,93**	**92,22**	**86,94**
0,08	0,10	0,04	0,01	0,02	0,00	w tem: Albanja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,88	1,00	1,05	0,66	0,76	0,81	Anglja	8,68	10,04	10,79	16,44	19,25	19,68
5,40	4,90	5,09	1,03	4,59	4,37	Austrja	4,38	4,25	4,59	7,95	5,80	5,87
1,24	1,28	1,72	0,78	0,84	0,76	Belgja	3,31	3,55	3,17	4,60	4,91	5,98
2,33	1,01	1,79	4,61	1,39	2,02	Bułgarja	1,17	0,31	0,41	0,48	0,15	0,26
4,55	3,14	3,52	2,38	2,31	1,99	Czechosłowacja	5,34	4,31	4,07	0,28	5,01	5,17
2,68	1,75	3,29	0,80	0,74	0,63	Danja	1,70	1,38	1,11	4,56	2,97	3,16
2,87	2,80	2,68	1,15	2,10	0,99	Estonja	0,14	0,21	0,13	0,23	0,21	0,23
2,65	2,79	2,18	0,14	0,20	0,13	Finlandja	0,10	0,16	0,12	1,18	1,49	1,26
0,59	0,53	0,50	0,86	0,87	0,74	Francja	6,89	6,83	5,77	5,68	5,53	4,17
0,53	0,91	0,90	2,46	0,71	0,93	Grecja	0,88	0,22	0,32	0,28	0,40	0,41
0,51	0,85	0,59	0,29	0,25	0,31	Hiszpanja	0,43	0,35	0,41	0,79	1,28	0,89
1,12	1,25	1,08	1,04	1,10	1,15	Holandja	3,66	3,47	3,68	4,81	5,67	4,11
0,23	0,84	1,45	0,01	0,05	0,06	Irlandja	0,01	0,03	0,03	0,27	0,92	1,54
0,68	0,96	0,86	1,25	2,30	1,33	Islandja	0,12	0,17	0,10	0,04	0,06	0,05
2,89	1,63	2,24	1,65	1,64	1,44	Jugosławja	0,85	0,82	0,84	1,10	0,59	0,96
1,46	0,29	0,24	0,08	0,10	0,18	Litwa	0,02	0,02	0,03	0,11	0,04	0,03
6,29	4,36	4,18	1,24	0,91	0,61	Łotwa	0,24	0,15	0,11	0,84	0,71	0,70
1,77	1,88	1,73	1,42	1,41	1,24	Niemcy	20,08	17,62	13,38	16,23	17,49	16,57
1,93	1,95	1,38	0,59	1,00	0,95	Norwegja	0,62	0,99	0,94	1,95	2,00	1,38
0,22	0,19	0,40	0,61	0,84	0,94	Portugalja	0,16	0,22	0,24	0,09	0,10	0,20
4,79	2,54	1,95	0,88	1,00	1,31	Rumunja	0,92	0,91	1,19	2,71	1,66	1,39
0,97	0,53	0,52	3,12	1,92	1,55	Szwajcarja	4,81	3,27	2,75	2,64	1,47	1,30
3,35	2,84	2,51	1,03	1,03	1,11	Szwecja	1,86	2,05	2,48	5,88	4,98	4,62
0,53	0,31	0,32	0,29	0,34	0,19	Turcja	0,15	0,17	0,10	0,18	0,10	0,10
1,56	1,14	0,86	0,99	0,95	0,66	Węgry	0,60	0,69	0,52	0,74	0,57	0,47
0,88	0,72	1,06	0,93	1,37	1,41	Włochy	3,37	4,63	4,22	3,09	2,60	3,80
0,90	3,75	2,39	0,73	0,78	0,92	Z. S. R. R.	2,24	2,14	2,22	2,68	6,25	2,61
0,14	**0,14**	**0,22**	**0,27**	**0,28**	**0,34**	Azja — ogółem:	**4,93**	**5,23**	**6,78**	**2,26**	**2,17**	**3,38**
0,19	0,21	0,54	0,09	0,10	0,42	w tem: Chiny	0,10	0,13	0,51	0,51	0,54	1,03
0,17	0,20	0,33	0,85	0,76	0,87	Indje Bryt.	3,14	2,93	3,26	0,49	0,53	0,84
0,10	0,06	0,04	0,37	0,59	0,93	Indje Holend.	0,85	1,21	2,21	0,12	0,08	0,04
0,16	0,05	0,04	0,06	0,07	0,03	Japonja	0,24	0,30	0,14	0,51	0,17	0,16
0,00	0,00	0,03	0,01	0,02	0,05	Malakka	0,01	0,03	0,12	0,00	0,00	0,04
0,14	**0,16**	**0,21**	**0,30**	**0,36**	**0,49**	Afryka — ogółem:	**2,71**	**3,35**	**4,21**	**0,94**	**1,13**	**1,48**
—	—	—	—	—	—	w tem: Algier	—	—	—	—	—	—
0,31	0,34	0,50	1,09	1,20	1,43	Egipt	1,02	1,23	2,16	0,24	0,28	0,40
0,11	0,10	0,15	0,06	0,10	0,27	Zw. Płd. Afryki	0,19	0,32	0,73	0.16	0,16	0,27
0,08	**0,16**	**0,32**	**0,38**	**0,64**	**0,68**	Ameryka — ogółem:	**17,64**	**19,37**	**21,55**	**1,63**	**3,20**	**6,13**
0,01	0,02	0,52	0,01	0,01	0,01	w tem: Kanada	0,06	0,03	0,03	0,05	0,06	1,49
0,08	0,16	0,26	0,74	0,96	1,08	Stany Zjedn.	12,06	13,29	15,16	0,93	1,66	2,34
0,29	0,38	0,46	0,72	0,90	0,66	Argentyna	2,46	2,76	2,14	0,51	0,81	0,94
0,06	0,41	0,74	0,88	0,74	0,92	Brazylja	1,62	1.39	1,79	0,05	0,53	0,84
0,01	**0,02**	**0,02**	**0,48**	**0,68**	**0,86**	Oceanja — ogółem:	**1,96**	**3,08**	**3,53**	**0,02**	**0,06**	**0,05**
0,01	0,03	0,03	0,11	0,90	1,12	w tem: Australja	1,91	2,89	2,97	0.02	0,05	0,05
0,00	0,00	0,01	0,00	0,16	0,45	Nowa Zelandja	0,02	0,18	0,55	0,00	0,00	0,00
						Zaopatryw. statków morsk.	—	—	—	**0,65**	**0,58**	**0,73**
						Transporty dyspozycyjne	—	—	—	**0,57**	**0,64**	**1,29**

miemy poszczególne kraje, to udział w przywozie w najlepszym razie (Austrja) wynosi nieco ponad 5%, udział w wywozie najwyżej wynosi 4,3% (również Austrja). Widzimy, że Polska bierze bardzo słaby udział w handlu zagranicznym państw Europy.

Jeszcze mniejszy, aczkolwiek również wzrastający, widzimy udział Polski w handlu państw pozaeuropejskich. Udział ten w przywozie stanowi maximum 0,74% (Brazylja), w wywozie maximum 1,43% (Egipt).

Nie mniej interesująca jest kwestja, jaki udział biorą poszczególne państwa w handlu zagranicznym Polski. Uwidocznione to jest w %% wartości obrotów w prawej części tablicy 6.

Podkreślono już poprzednio wyraźniej fakt zmniejszającego się udziału państw Europy w handlu zagranicznym Polski, przy jednoczesnym wzroście udziału państw pozaeuropejskich.

Największy udział w przywozie do Polski biorą Niemcy, następnie Anglja, najwydatniejszy udział w wywozie Polski biorą te same dwa kraje w odwrotnej kolejności — Anglja, Niemcy. Pozostałe kraje Europy, a tembardziej państwa pozaeuropejskie w handlu zagranicznym Polski biorą znacznie mniejszy udział.

Przy ocenianiu kurczenia się handlu zagranicznego Polski z poszczególnemi krajami, jak również przy badaniu handlu poszczególnych krajów w tablicach 1 i 2 (patrz Nr. 19 Biuletynu), należy zwrócić baczną uwagę na to, że dane odnoszą się do wartości towarów, a nie do ich wagi. Zważywszy, że od roku 1929 do 1934 nastąpiła zniżka cen na towary, będące przedmiotem obrotu międzynarodowego, należy uświadomić sobie, że wskaźnik kurczenia się obrotów handlowych w relacji wagowej byłby znacznie wyższy, wyższy o tyle, o ile nastąpiła ogólna zniżka cen towarów.

Zagadnienie to jednak pozostawiamy na uboczu, gdyż chodzi nam głównie o zbadanie efektów handlu międzynarodowego, efektów wpływających na strukturę bilansu handlowego.

W ten sposób w ramach bardzo ogólnych zrobiliśmy przegląd handlu międzynarodowego i udziału w nim Polski.

Praca badacza zagadnień handlu międzynarodowego winna pójść w kierunku zbadania elementów handlu zagranicznego z poszczególnemi krajami, powinna sięgnąć do rynków naszej ekspansji gospodarczej już istniejących i możliwych w przyszłości, powinna ogarnąć nietylko składniki, ale i warunki handlu. Praca taka może przynieść pożytek dla życia praktycznego. W naszem krótkiem opracowaniu to wszystko musieliśmy opuścić, chociażby dlatego, że opracowanie takie wymagałoby tomowego ujęcia. Ograniczyliśmy się tylko do ogólnego oświetlenia konjunktury i wyniku obrotów, co może być wykorzystane przez ekonomistów dla naszych rozważań ogólnych.

Bolesław Polkowski.

Szkunery motorowe w polskiej flocie handlowej

OD REDAKCJI: Zagadnienie szkunerów motorowych, dwukrotnie poruszane w Biuletynie, wzbudziło poważne zainteresowanie. Dyskusja na ten temat na łamach Biuletynu pozostaje otwarta. Jako wyraz tego stanowiska umieszczamy poniższy artykuł, mniemając, iż wszechstronne oświetlenie tego zagadnienia jest rzeczą ważną i pożyteczną.

W miarę rozwoju interesów żeglugowych staje się aktualna sprawa rozwoju floty żaglowo-motorowej. Wprawdzie w ogól. tonażu statków, zawijających do Gdyni odgrywają szkunery rolę b. małą i nie można ich działalności w naszych portach porównywać ze znaczeniem tego rodzaju statków w drobnych i licznych portach Holandji, Danji, czy Niemiec. Głównym powodem dlaczego flota żaglowo-motorowa nie rozwinęła się dotychczas u nas jest brak małego kabotażu, za wyjątkiem obrotów pomiędzy Gdynią a Gdańskiem, będącego w takich np. Niemczech naturalną i zasadniczą podstawą kalkulacyjną szkunerów. W Gdyni np. szkunery przewożą dotychczas prawie wyłącznie makuchy. Inne towary masowe, jak drzewo, węgiel czy nawet zboże, z powodu ich charakteru i portów przeznaczenia mniej się u nas nadają do przewozów szkunerami motorowemi. Nie posiadamy wreszcie typu „schiffera“ właściciela i kapitana w jednej osobie. Zagranicą istnieje specjalny stan tego rodzaju ludzi i zawód ich przechodzi z ojca na syna. Jest to ważny szczegół o tyle, że warunki nawigacyjne na szkunerach bywają już choćby dla braków technicznych trudniejsze niż na normalnym okręcie.

Powojenny wzrost tonażu żaglowo-motorowego wskazuje, że tego rodzaju okręty posiadają pewne cechy, których nie mają okręty żeglugi parowej, lub normalnej motorowej. Przedewszystkiem mogą szkunery docierać nawet do bardzo małych portów, do których statki normalne ze względów zarówno technicznych (brak odpowiedniej głębokości i urządzeń portowych) jak też i ze względów kalkulacyjnych (brak dostatecznej ilości towarów) docierać nie mogą. Z tych też względów zasługują na szczególne podkreślenie uwagi „O małych motorowcach“, które ukazały się w Nr. 18 Biuletynu Izby z dnia 25 czerwca rb., a poruszające zagadnienie obsługiwania portów rzecznych na Wiśle, a zwłaszcza Tczewa przez szkunery motorowe. Pozatem właściciel szkunera jest zwykle jednocześnie kapitanem i maszynistą, a ponieważ w większości

wypadków pracuje razem z rodziną, t. zn. że załoga składa się z członków rodziny, tak jak to się dzieje na naszych wiślanych berlinkach, więc trudno jest w takich razach rygorystycznie stosować zasady ubezpieczeń socjalnych, przepisowego poziomu pensyj pracowniczych itp. Wreszcie szkunery motorowe płacą znacznie niższe opłaty portowe, a w portach, w których istnieje przymus pilotażu, używania robotników portowych itp. statki do pojemności 500 m. kubiczn. są od tego przymusu zwolnione. Krótko mówiąc, koszty eksploatacyjne szkunera motorowego muszą być w tych warunkach niższe, niż przeciętnego parowca. Zrozumiałą też jest rzeczą, że tego rodzaju okoliczności mogą się fatalnie odbić na towarzystwach żeglugowych, w wypadku dzikiej konkurencji ze strony właścicieli szkunerów. Z przykładu niemieckiego widzimy, jak bardzo wielkie nastąpiły trudności z powodu bezplanowego i niezorganizowanego popierania rozwoju szkunerów. Dopiero w ubiegłym roku doszło do porozumienia między niemieckiemi towarzystwami żeglugowemi na Bałtyku a związkiem właścicieli szkunerów. Umowa ta nastąpiła pod presją Rządu Rzeszy. Do tego czasu panował całkowity chaos i zażarta walka. Przedsiębiorstwa traciły ładunki, pomiędzy portami Morza Bałtyckiego i Północnego. Frachty spadły do tak niskiego poziomu, że wreszcie dało się to odczuć nawet szkunerom. Rząd przyszedł im kilkakrotnie z pomocą finansową, zadłużenie jednak rosło, o zwrocie pieniędzy, a nawet o obsłudze procentów nie było mowy. Subwencje i kredyty były udzielane przeważnie za pomocą hipotek, przyczem bardzo często kierowano sie zbyt wysokiem szacowaniem wartości statku.

Towarzystwa żeglugowe, dzięki silnym podstawom finansowym, utrzymały się, ale parolenia walka konkurencyjna odbiła się na ich finansach fatalnie. Wreszcie nadszedł rok 1934, gdy się wydawało, że towarzystwa żeglugowe będą zmuszone do wycofania się z kabotażu nietylko małego, ale i wielkiego. W ostatniej jednak chwili interwencja Rządu Rzeszy doprowadziła do porozumienia i podziału ładunków. To wszystko działo się w Niemczech, gdzie istnieje kabotaż mały i gdzie dzięki niemu szkunery są w możności zapewnienia przynajmniej częściowej regularności przewozu bez względu na pore roku. U nas sprawa ta przedstawia się inaczej. Naturalnie przytaczając przykład niemiecki, chcielibyśmy jedynie zwrócić uwagę na pewne niebezpieczeństwo wynikające z bezplanowej rozbudowy i eksploatacji szkunerów. Tutaj chcielibyśmy podkreślić motywy, jakie kierowały Rządem Rzeszy, że zdecydował sie na interwencję. Otóż jeżeli żegluga ma oddawać rzeczywiste usługi handlowe, zwłaszcza zagranicznemu, to musi nie tyle dbać o taniość przewozu, ile o stałość stawek transportowych, będących jednym z zasadniczych składników kalkulacji kupieckiej. Jak wiadomo, kupiec jest zawsze zwolennikiem ustabilizowanych stawek frachtowych. Szkuner motorowy nie jest w stanie zapewnić, zwłaszcza w naszych warunkach, stałości połączeń choćby ze względów atmosferycznych. Jak więc kalkulacja kupiecka musiałaby być różna w każdej porze roku, zwłaszcza, że np. stawki asekuracyjne w miesiącach zimowych, są zwykle dwa razy wyższe niż w letnich. Pozatem szereg portów mogłoby być obsługiwanych tylko w lecie z powodu małej odporności szkunerów na lód. Wreszcie przemawiały za interwencją powody inne, a przedewszystkiem socjalne w razie unieruchomienia statków.

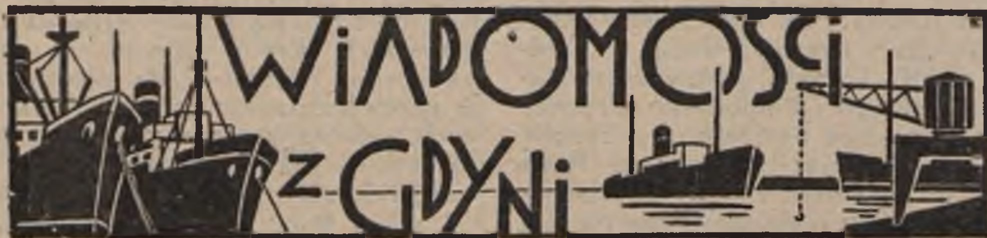
Jeżeli zastanowimy się, na czem właściwie polega konkurencyjność szkunera wobec normalnego parowca, to musimy dojść do przekonania, że nie tyle z powodu walorów, jakie posiada sam szkuner, ale przedewszystkiem z powodu warunków, w jakich tego rodzaju przedsiębiorstwa, dzięki liberalności ustawodawstwa portowego i socjalnego się znalazły. Konkurencyjność ta jest więc sztuczna, bo z chwilą, gdyby te warunki były dla wszystkich okrętów równe, to działalność szkunerów zostałaby siłą rzeczy zepchnięta do przewożenia wyłącznie ładunków masowych i obsługiwania portów małych, czyli do tej roli, do jakiej szkunery są właściwie przeznaczone.

Nasza flota handlowa wykazuje coraz większy rozwój i jeżeli będziemy obserwowali jej działalność, to przekonamy się, że posiada ona silne podstawy realne do dalszego rozwoju. Zajmujemy dzięki organicznemu i ekonomicznemu rozwojowi coraz poważniejszą rolę wśród państw morskich i jesteśmy zagranicą obserwowani bardzo uważnie. Jednakże mimo wysiłków rządu, nasza flota handlowa nie będzie mogła zająć odpowiedniego stanowiska na morzu, jeżeli się nią nie zainteresuje kapitał prywatny. Przy organizowaniu i popieraniu rozwoju floty żaglowo-motorowej należy na ten moment baczną zwrócić uwagę, aby nie niszczyć naszych dotychczasowych wysiłków w rozbudowaniu i prowadzeniu polskiej floty handlowej na Bałtyku i Morzu Północnem na jaknajrentowniejszym poziomie i nie zepchnąć jej do roli wyłącznie prestiżowej.

Jeżeli zwracamy na te momenty uwagę, to nie dlatego, aby zniechęcić kapitał prywatny do zainteresowania się żeglugą żaglowo-motorową. Dotychczasowe jednak artykuły odnoszące się do tego zagadnienia, były zbyt optymistyczne i nie oświetlały sprawy wszechstronnie. — Bezsprzecznie powstanie dużej flotyli szkunerów motorowych w Polsce z punktu widzenia rozwoju interesów handlu zagranicznego jest zjawiskiem pożądanem, któremu należy okazać wszelką niezbędną

pomoc aż do finansowej włącznie. Całą tę organizację pomocy należy jednak postawić w ten sposób, aby nie wypuszczać z rąk Państwa tych wszystkich środków, któreby mogły skierować polskie szkunery motorowe do zwrócenia ich na niewyzyskane dotychczas pole pracy przez już istniejące formy naszej żeglugi handlowej. Problem ten posiada wiele podobieństw do problemu konkurencji między kolejami i samochodami. Linja regularna, to kolej — kursuje w pewnych terminach po określonym torze. Szkuner, to auto ciężarowe — kursuje z miejsca na miejsce, oszczędzając na przeładunku do i z kolei oraz docierając tam, gdzie nie istnieją szyny. Wiemy z naszego polskiego doświadczenia, że samochód ciężarowy może konkurować z koleją ale może również z nią nadal korzystnie współpracować, jako instrument dowozowy, pomocniczy, znakomicie swą elastycznością uzupełniając rolę transportową kolei i zwiększając zasięg jej wpływów terytorjalnych. To samo jest z linjami regularnemi i szkunerami. Mogą one niszczyć połączenie regularne przez nierozumną konkurencję, mogą też znacznie wpłynąć na ich rozwój, stwarzając kontakty z niewyzyskanemi pod względem żeglugowym małemi portami, specjalnie na Bałtyku i Morzu Północnem. Pozatem powinno się wziąć pod uwagę podział ładunków na drobnicowy i masowy, z tem, że szkunery nie woziłyby drobnicy, chyba że na podstawie indywidualnych umów dowozowych z polskiemi towarzystwami żeglugowemi. Jak wynika z powyższego, powołania do życia flotyli polskich szkunerów motorowych może i powinno być użytecznym czynnikiem w rozwoju polskiej floty handlowej, o ile odbywać się będzie w ramach zgóry pomyślanej organizacji i przy skierowaniu tej flotyli odrazu na właściwe pole pracy. Nie mamy bowiem ani zbyt dużo czasu, ani pieniędzy, żeby doświadczenia żeglugi niemieckiej jeszcze raz wypróbowywać i na własnej skórze przeżywać.

T. N.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, wyjechał na 10-dniowy urlop wypoczynkowy. Zastępować go będzie Urzędujący Wiceprezes Dr Władysław Smoleń.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 1 sierpnia b. r. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, II Plenarne Zebranie naszej Izby.

Przed otwarciem obrad p. Prezes Tor wygłosił przemówienie, w którem podniósł zasługi dla samorządu gospodarczego b. Prezesa Izby, inż. N. Korzona w czasie ubiegłej kadencji Izby, szczególnie w pracach nad konsolidacją działalności połączonych w jedną Izbę dawnych Izb w Toruniu, Grudziądzu i Bydgoszczy.

Przemówienie swe p. Prezes Tor zakończył słowami: „Akcentując na tem miejscu doniosłość prac inż. Korzona, chciałbym podkreślić specjalnie wysoką lojalność, bezstronność i koleżeńskość oraz trwałość i niezależność przekonań p. inż. Korzona, które wykazał na posterunku Prezesa Izby. Jestem przekonany, iż będę wyrazicielem życzeń wszystkich panów, jeśli stwierdzę, zgodnie z uchwałą Prezydjum Izby, że p. Prezes Korzon dobrze zasłużył się sprawie, za co Izba składa mu specjalne podziękowanie."

Zebranie Plenarne wysłuchało przemówienia p. Prezesa Tora stojąc i wśród owacyjnych oklasków przyjęło jego wniosek.

Przechodząc do porządku dziennego obrad, Zebranie Plenarne wysłuchało sprawozdania Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, Radcy Władysława Grabowskiego, z gospodarki finansowej Izby za rok 1934. — P. Radca Grabowski w imieniu Komisji stwierdził, że Izba w roku sprawozdawczym prowadziła gospodarkę celową i oszczędną i postawił w imieniu Komisji wniosek o udzielenie Prezydjum Izby absolutorjum. — Wniosek ten został przez Zebranie Plenarne jednogłośnie przyjęty.

Następnie po wysłuchaniu sprawozdań Przewodniczących Komisyj Izbowych: Komunikacyjno-Turystycznej — Wice-prezesa Izby inż. Dziedziula, Polityki Handlowej i Eksportowej — Wiceprezesa Izby Dra Kasperowicza, oraz Morskiej — Radcy J. Rummla, z dotychczasowych prac tych Komisyj, oraz po uchwaleniu kilku wniosków, dotyczących spraw budżetowych, Zebranie Plenarne dokonało ponownego wyboru Komitetu Budowy Gmachu w osobach: Wiceprezesów Inż. Dziedzula, inż. Rawicz-Szczerbo i Dra Smolenia, oraz radców W. Grabowskie-

go, inż. N. Korzona i J. Rummla. — Prezes i Dyrektor Izby weszli w skład Komitetu z urzędu. Komisję ścisłą w myśl uchwały Plenarnego Zebrania stanowią pp: Radca J. Rummel, Wiceprezes Izby, inż. Rawicz-Szczerbo i Radca W. Grabowski. Pozatem Plenarne Zebranie uchwaliło instrukcję dla prac Komitetu i Komisji Ścisłej. Prace te dotyczyć będą ostatecznego ustalenia miejsca, na którem gmach miałby powstać, oraz rodzaju, wielkości i przeznaczenia gmachu, wyjaśnienia sprawy zdobycia środków finansowych, potrzebnych dla budowy, wreszcie ustalenia sposobu i czasu wykonania planu budowy. Termin wykonania tych prac przez Komitet wyznaczony został do końca rb.

WYBORY DELEGATÓW DO ZGROMADZEŃ OKRĘGOWYCH.

W związku z rozpisaniem wyborów do Sejmu w dniu 1 sierpnia br. odbyło się 6 nadzwyczajnych plenarnych zebrań naszej Izby dla wyboru delegatów Izby do Zgromadzeń Okręgowych. Delegatami Izby z okręgu 99-go (Inowrocław-miasto, Inowrocław-powiat, Szubin) wybrani zostali: 1) Inż. Namysłowski Władysław, Piechcin, 2) Inż. Tołłoczko Władysław, Mątwy, 3) Bukowski Bolesław, Inowrocław, 4) Kwiatkowski Leon, Wapienno, pow. Szubin.

Z okręgu 100-go (Bydgoszcz-miasto, Bydgoszcz-powiat, Wyrzysk, Chodzież) wybrani zostali: 1) Dr Kasperowicz Konrad. Bydgoszcz, 2) Kentzer Bronisław, Bydgoszcz, 3) Inż. Ciszewski Stefan, Bydgoszcz, 4) Inż. Gayczak Tadeusz, Bydgoszcz. 5) Nowak Ignacy, Koronowo, 6) Sławiński Jan, Białośliwie, pow. Wyrzysk, 7) Goncerzewicz Walery, Bydgoszcz, 8) Haucler Józef, Bydgoszcz, 9) Matecki Władysław, Bydgoszcz.

Z okręgu 101. (Toruń-miasto, Toruń-powiat, Chełmno, Wąbrzeźno) wybrani zostali: 1) Melerski Alojzy, Toruń, 2) Inż. Dziedziul Alfred, Chełmno, 3) Chmurzyński Józef, Chełmno, 4) Tymieniecki Jerzy, Toruń, 5) Penkalla Leon, Toruń, 6) Kłopocki Franciszek, Toruń.

Z okręgu 102. (Grudziądz-miasto, Grudziądz-powiat, Brodnica, Lubawa. Działdowo) wybrani zostali: 1) Marchlewski Tadeusz, Grudziądz. 2) Witkowski Paweł, Grudziądz, 3) Korzeniewski Adam, Grudziądz, 4) Ruchniewicz Alojzy, Grudziądz, 5) Inż. Jagodziński Zbigniew. Grudziądz. 6) Sierszeński Józef, Lubawa, 7) Gończ Paweł. Brodnica.

Z okręgu 103. (Chojnice. Sępólno, Tuchola, Świecie, Starogard, Tczew) wybrani zostali: 1) Stamm Roman, Chojnice, 2) Czerwiński Kazimierz, Starogard. 3) Nagórski Czesław, Starogard, 4) Pruszak Teodor, Pelplin (Tczew). 5) Sobierajczyk Stanisław, Sępólno, 6) Szleifer Karol, Świecie. 7) Jaśtak Jakób, Cekcyn (Tuchola). 8) Grodzicki Ludwik, Chojnice, 9) Grzesik Stanisław, Tczew.

Z okręgu 104. (Gdynia-miasto, powiat morski, Kartuzy, Kościerzyna) wybrani zostali: 1) Grabowski Władysław, 2) Inż. Korzon Napoleon Gdynia, 3) Kollat Feliks, Gdynia, 4) Byczkowski Lucjan, Gdynia, 5) Cienciała Andrzej, Gdynia 6) Dr Smoleń Władysław, Gdynia, 7) Inż. Rawicz-Szczerbo Władysław, Gdynia, 8 Mack Jan, Wejherowo.

Razem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wybrała 43 delegatów.

WZMOCNIENIE TABORU HOLOWNIKÓW PORTU GDYŃSKIEGO.

Przedsiębiorstwo holowniczo- ratownicze S. A. Żeglugi Polskiej zwiększyło w tych dniach tabor holowniczo-ratowniczy portu gdyńskiego przez nabycie zagranicą i uruchomienie holownika średniej wielkości — „Atlas".

Niezależnie od powyższego S. A. Żegluga Polska zamówi nowy holownik, który wielkością i mocą maszyn przewyższać będzie największy holownik portu gdyńskiego: „Ursus".

DRUGI MOTOROWIEC PRZYBRZEŻNY TYPU „ORBIS" PRZYBYWA W TYCH DNIACH.

Od dwóch tygodni obwozi wycieczki po porcie gdyńskim wielka, specjalnego typu motorówka o długości 25 mtr. i szerokości 6,6 metra, czyli mająca niezwykłe dla motorówki wymiary. Bierze ona 15 pasażerów.

Motorówka ta, nazywająca się „Orbis", należy do Towarzystwa Turystyki Morskiej, które zamówiło ją na stoczni w Kalmarze wraz z inną motorówką tej samej wielkości. Oba statki stanowią jeden typ, o pojemności brutto 65 ton i o motorze Penta-Hesselmann o sile 75 koni maszynowych, które zapewniają im szybkość 9,4 węzła.

Statki są przeznaczone nie tylko dla obwożenia pasażerów po porcie lecz również do wycieczek wzdłuż wybrzeża, do czego się znakomicie nadają. Mają one wyniesione wysoko, kryte części dziobowe i przez swój pełny, szeroki kształt mało są wrażliwe na wzdłużne jak i boczne kołysanie.

Drugi z tych statków jest oczekiwany w Gdyni w tych dniach.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W II. KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w II kwartale 1935 r. przedstawia się następująco:

W omawianym okresie Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę* 142, z tego w kwietniu 50, w maju 40 i w czerwcu 52, gdy w kwartale I — 1935 r. udzielono zezwoleń 54, a w kwartale II — 1934 r. — 98.

Rozpoczęto budynków w II kwartale r. b. 96, gdy w kwartale I rozpoczęto 63, a w kwartale II roku zeszłego — 77. Liczba, kubatura i koszt budowy według kosztorysów podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące		
		IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**96**	**40**	**29**	**27**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	22	13	8	1
murowanych	71	25	20	26
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	3	2	1	—
Kubatura w m³	**159,955**	**72,296**	**45,441**	**42,228**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	8,620	4,103	2,490	2,027
murowanych	151,011	67,964	42,846	40,201
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	324	229	95	—
Koszt budowy w 1000 zł	**6,955**	**2,343**	**1,445**	**3,167**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	165	57	60	48
murowanych	6,783	2,281	1,383	3,119
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	7	5	2	—

Kubatura budynków rozpoczętych stałych ma wynosić 160 tys. m³, gdy kubatura budynków stałych rozpoczętych w kwartale I wynosić miała 100 tysięcy m³ — widzimy więc wzrost faktyczny budownictwa o 60%.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosić ma blisko 7 miljonów złotych, gdy w kwartale poprzednim niecałe 3 i pół.

Budynki prowizoryczne.

Wyszczególnienie	II. kw. ogółem	Miesiące		
		IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**43**	**17**	**13**	**13**
w tem tylko mieszkalne murowane	43	17	13	13
Kubatura w m³	**9,440**	**3,113**	**2,856**	**3,471**
Koszt budowy w 1000 zł	**113**	**35**	**36**	**42**

W porównaniu do kwartału poprzedniego, liczba budynków prowizorycznych wzrosła z 28 do 43, kubatura zwiększyła się z 5.173 do 9.440 m³, a koszt budowy jest większy o 63 tysiące złotych.

Zakończono budynków w II kwartale 84, gdy w I kwartale rb. budynków zakończono 43, a w II kwartale roku 1934 — 55.

Sytuację budynków zakończonych przedstawia zestawienie poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	II. kw. ogółem	Miesiące		
		IV	V	IV
Liczba budynków ogółem	**33**	**9**	**10**	**14**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	29	9	7	13
przemysłowych				
drewnianych	1	—	—	1
murowanych	3	—	3	—
Kubatura w m³	**39,528**	**15,195**	**3,626**	**20,707**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	38,857	15,195	3,182	20,480
przemysłowych				
drewnianych	227	—	—	227
murowanych	444	—	444	—
Koszt budowy w 1000 zł	**1,080**	**442**	**97**	**541**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	1,066	442	86	538
przemysłowych				
drewnianych	3	—	—	3
murowanych	11	—	11	—

Kubatura budynków stałych zakończonych wynosi 40 tysięcy m³, gdy w kwartale poprzednim wynosiła 61 tysięcy m³ — kwartał więc drugi przysporzył Gdyni mniej domów stałych niż I (38 — 33) o mniejszej kubaturze ogólnej. Koszt budowy według kosztorysów zmniejszył się z 2 miljonów złotych w I kwartale do 1 miljona złotych w II kwartale.

Zakończono natomiast dużą liczbę budynków prowizorycznych w miejscowościach na ten cel narazie przeznaczonych. Budynki prowizoryczne wszystkie 51 zakończono w miesiącu czerwcu. Szczegóły o nich są następujące:

Wyszczególnienie	liczba	kubatura w m³	koszt bud. w 1000 zł
Ogółem	**51**	**9,544**	**110**
mieszkalne			
drewniane	36	6,878	83
murowane	12	2,259	23
przemysłowe			
drewniane	1	170	2
murowane	2	237	2

Porównywując do poprzedniego kwartału liczbę budynków prowizorycznych zakończonych, otrzymamy:

	liczba	kubatura	koszt
II kwartał	51	9.544	110
I kwartał	5	784	12

W II kwartale oddano ogółem do użytku 180 mieszkań o 522 izbach mieszkalnych i 157 izbach niemieszkalnych, gdy w kwartale poprzednim oddano do użytku 107 mieszkań o 378 izbach mieszkalnych i 234 izbach niemieszkalnych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA W GDAŃSKU.

Zarządzenie polskie z dnia 18 lipca br.. dotyczące clenia towarów przywożonych do portu gdańskiego a przeznaczonych dla dalszego transportu na terytorjum Polski, wydane jak wiadomo, w celach obrony Skarbu Państwa przed stratami, wynikającemi z wahań kursu guldena gdańskiego, miały ten skutek, że znaczna część towarów pierwotnie skierowanych do portu gdańskiego, przedysponowana została do Gdyni. Dalsze transporty już zgóry zmieniły port przeznaczenia dla uniknięcia komplikacyj, jakie łatwo powstać mogły i powstawały na terytorjum Polski.

Władze gdańskie wniosły protest przeciw temu zarządzeniu i ze swej strony zakazały je wykonywać przez urzędy celne gdańskie, łamiąc w ten sposób postanowienia umów polsko - gdańskich, dotyczących podporządkowania czynności władz celnych gdańskich centralnym władzom polskim.

Mało jednak tego, w dniu 1 sierpnia Prezydent Senatu gdańskiego na mocy specjalnych pełnomocnictw, udzielonych mu przez Senat, zarządził otwarcie granicy gdańsko-niemieckiej dla bezcłowego przywozu świń, żyta, paszy, masła i jaj, lekarstw i preparatów medycznych. węgla, koksu i brykietów oraz wszystkich towarów przesyłanych do Gdańska paczkami pocztowemi. W następnych dniach zezwolenie na bezcłowy wwóz objęło sól, kawę i inne towary przy równoczesnej zapowiedzi dalszego rozszerzenia listy.

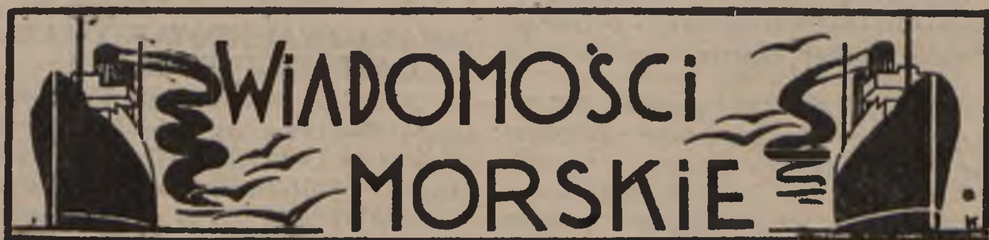
W ten sposób Gdańsk aktem jednostronnym wyodrębnił się z polskiego obszaru celnego, a dalszemi poszczególnemi zarządzeniami usiłuje utrudnić obrót towarowy pomiędzy swem terytorjum a Polską.

Wyżej opisana sytuacja, jak zaznaczyliśmy, już na wstępie, spowodowała wzmożenie ruchu towarowego w porcie gdyńskim i spodziewać się należy w dalszym ciągu przysporzy Gdyni nowych ładunków.

W związku z tem powstało pytanie, czy port gdyński podoła wykonaniu przypadających mu rozszerzonych zadań obsługi polskiego obrotu towarowego drogą morską.

Jeśli chodzi o import, to przypomnieć należy, że przeładunek towarów importowanych przekraczał już liczbę 138 tys. ton (rekord marca br.) i nie słychać było, aby z tego powodu powtały jakiebądź komplikacje, powiedzieć nawet można, że port gdyński z tą bardzo poważną liczbą towarów importowanych dał sobie najzupełniej radę. Jeśli wezmiemy liczbę ostatniego miesiąca, to się przekonamy, że połączony przeładunek w imporcie przez Gdańsk i Gdynię dał 149.476 ton, czyli niewiele więcej, niż przeszło w imporcie w marcu przez samą Gdynię. Przypuszczać jednak należy, że pewna ilość towarów importowanych zostanie nadal przeładowywana w porcie gdańskim, jak chociażby rudy szwedzkie w tranzycie do Czechosłowacji, w tym wypadku port gdyński z importem podoła w zupełności, oczywiście przy zastosowaniu pewnych ulepszeń, czy to w samych manipulacjach wyładunkowych, czy też w transporcie kolejowym, wreszcie przy uzyskaniu ekonomji w wykorzystaniu miejsca w magazynach.

Równie dobrze będzie mógł port gdyński dać sobie radę z przeładunkiem tak decydującego o ogólnej liczbie obrotu towarowego artykułu, jakim jest węgiel. Pewne narazie trudności mogłyby powstać przy przeładunku drzewa, trudności te jednak dadzą się w razie potrzeby, bez większych komplikacyj pokonać. W najbardziej skomplikowany sposób przedstawia się sytuacja z przeładunkiem zboża wobec braku odpowiednich urządzeń składowych i przeładunkowych, a zwłaszcza wobec braku elewatora zbożowego. Sytuacja ogólna, jaka w Gdańsku powstała i ostatnio sygnalizowane trudności, czynione w Gdańsku przez miejscowe firmy zbożowe przy odbiorze ładunków zboża z wagonów i sposobach badania jego gatunków oraz ustalenia w zależności od tego ceny, wysuwają zagadnienie przystosowania portu gdyńskiego do wymogów wywozu podstawowego artykułu produkcji polskiej, jakim jest zboże, na plan pierwszy i to niezależnie od tego, jaki obrót przyjąć może dalsze kształtowanie się stosunków polsko-gdańskich. Przeładunek pozostałych ważniejszych towarów eksportu polskiego, jak się wydaje, nie może nastręczać trudności.



CUDZOZIEMIEC O M/S „PIŁSUDSKI".

Włoski korespondent „Scandinavian Shipping Gazzette" pisze: Na podstawie osobistych oględzin urządzeń dla pasażerów na M/S „Piłsudski" mogę z całą pewnością powiedzieć, że Polska będzie miała jeden z najlepszych w pośród istniejących pasażerskich linjowców. Fachowcy żeglugowi są zdania,

że eksploatacja obu polskich linjowców będzie mogła wskazać nowe drogi w północno-atlantyckiej komunikacji pasażerskiej, gdyż komfort, który zapewniają nowe polskie statki pod żadnym względem nie stoi na niższym poziomie od komfortu największych obecnie pływających linjowców; szybkość tych statków jest również znaczna, uczyniono też wszystko, ażeby zmniejszyć eksploatacyjne koszty do minimum.

TRZY WIELKIE PORTY KONTYNENTU W CZERWCU I W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1935 ROKU.

Rozwój ruchu okrętowego w Rotterdamie, Antwerpji i Hamburgu w czerwcu w porównaniu z odpowiednim miesiącem 1934 roku przedstawiał się następująco:

Rotterdam	statków	N.R.T.
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	998	1.680.010
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	1.101	1.747.619
	—103	—67.609
Wielki Hamburg		
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	1.350	1.500.000
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	1.305	1.516.056
	+45	—16.056
Antwerpja		
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	935	1.519.725
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	825	1.414.275
	+110	+105.450

Przy liczbach ton dla Antwerpji uwzględnione zostało 15-procentowe obniżenie danych w tonach Moorsoma, w których zazwyczaj jest ogłaszana statystyka Antwerpji.

Jak widać z powyższego, Rotterdam w czerwcu nadal tracił nieco ruchu na korzyść Antwerpji. Ta ostatnia po długim czasie pod względem tonażu statków na wejściu znów zdystansowała Hamburg. Ten zwiększył liczbę statków na wejściu przy jednoczesnem zmniejszeniu tonażu. Tłumaczy się to podkreślanym w ostatnim czasie w prasie fachowej niemieckiej rozwojem przybrzeżnej komunikacji pod banderą niemiecką.

Tendencja ogólna, korzystna w ostatnich miesiącach dla portu Antwerpji nie zmieniła jeszcze znacznie liczb dla pierwszego półrocza, gdzie Rotterdam jeszcze figuruje ze zwyżką ruchu:

Rotterdam	statków	N.R.T.
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	6.067	10.126.457
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	6.263	9.981.377
	—196	+145.080
Wielki Hamburg		
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	8.018	8.982.897
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	7.971	9.026.816
	+47	—43.919
Antwerpja		
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	5.217	8.771.294
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	4.952	8.467.528
	+265	+303.766

Spadek ilości statków przy utrzymanym jeszcze wzroście tonażu w Rotterdamie wskazuje na to, że słusznie Rotterdam dąży do obniżenia swych zbyt wysokich opłat pilotowych.

Porównanie ruchu czerwcowego 1935 r. z ruchem majowym tegoż roku wykazuje zwyżkę w Antwerpji, zniżkę w Rotterdamie i poważną zniżkę o 200.000 ton w Hamburgu.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W CZERWCU I I-EM PÓŁROCZU 1935.

W ciągu czerwca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 985 statków o ogólnej pojemności 1.617.654 t. r. n., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1.142 o ogólnej pojemności 1.743.663 t. r. n. W pierwszem półroczu roku bieżącego ogółem zawinęło statków 6.190 o pojemności 10.097.184 t. r. n., gdy w tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 6.455 o ogólnej pojemności 10.071.900 t. r. n.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W LIPCU B. R.

W lipcu br. zawinęło do portu w Antwerpji 942 statki o ogólnej pojemności 1.862.568 t. r. n.; przeciętna pojemność statku wynosiła więc 1.977 t. r. n. W tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło do portu 883 statki o ogólnej pojemności 1.794.739 t. r. n.

Kolejność bander statków, które zawinęły do portu w lipcu br. przedstawia się w sposób następujący: Anglja — 251 statków (415.469 t. r. n.), Niemcy 204 — (523.592 t. r. n.), Holandja 124 — (126.112 t. r. n.), Szwecja 64 — (84.647 t. r. n.), Norwegja 62 — (144.242 t. r. n.), Francja 60 — (162.837 t. r. n.), Belgja 56 — (107.342 t. r. n.), Danja 34 — (54.818 t. r. n.), Grecja 14 — (36.105 t. r. n.), Włochy 12 — (39.450 t. r. n.), Finlandja 11 — (10.465 t. r. n.), Stany Zjednoczone A. P. 10 — (42.390 t. r. n.), Jugosławja 6 — (20.258 t. r. n.), Portugalja 5 — (8.326 t. r. n.), *Polska* 5 — (3.930 t. r. n.), Rosja 5 — (17.426 t. r. n.), Brazylja 4 — (18.483 t. r. n.), Japonja 4 — (30.010 t. r. n.), Łotwa 4 — (7.627 t. r. n.), Hiszpanja 4 — (4.869 t. r. n.), Egipt 1 — (2.894 t. r. n.), Gdańsk 1 — (762 t. r. n.), Islandja 1 — (494 t. r. n.)

ZMIANA FRACHTÓW KONFERENCJI DALEKIEGO WSCHODU.

Z dniem 1 listopada Konferencja Dalekiego Wschodu zmienia frachty eksportowe do portów Dalekiego Wschodu na żelazo, stal, złom i półfabrykaty w następujący sposób: dla firm związanych z Konferencją kontraktem — do Straits Settlements, Hongkong, Dalny (Dairen), Shanghai po 17/6 papierowych za tonę, do Japonji 15/—; do Manili 17/6. Firmy niezwiązane kontraktem płacą o 7/— papierowych za tonę więcej.

W SPRAWIE PRZESYŁANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. w sprawie ostatecznej odprawy celnej przywozowej i odprawy warunkowej przywozowej, towarów dostawianych do urzędów celnych położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 341) Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zarządziło reskryptem z dnia 22. VII. b. r. Nr. D. IV. 22237/3/35 aby pozwolenia przywozu, opiewające na urzędy celne, położone w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, a dotyczące towarów, które w myśl powyższego rozporządzenia powinny być przekazane do odprawy w urzędach celnych położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, były przesyłane do tych urzędów, celem umożliwienia dokonania tam odprawy celnej.

Analogiczne postępowanie ma być stosowane z pozwoleniami Ministerstwa Skarbu na zastosowanie zniżek celnych względnie zwolnień od cła, wydawanych bądź to na zasadzie rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, bądź to na zasadzie taryfy celnej.

UDZIELANIE INFORMACYJ O PRZEPISACH IMPORTOWYCH I CELNYCH.

Urząd Morski podaje do wiadomości, iż prowadzi w ewidencji zbiór przepisów importowych w krajach europejskich oraz zbiór przepisów celnych i dewizowych wszystkich krajów i udziela bezpłatnie wszelkich informacyj z tej dziedziny na zapytania ustne, telefoniczne i pisemne.

Po informacje zwracać się należy do Oddziału Ekonomicznego, tel. 13-23.

OBROTY TOWAROWE POLSKI Z ARGENTYNĄ.

Wobec wyraźnych tendencyj przestawienia polskiego handlu zagranicznego w kierunku zdobywania nowych rynków zbytu dla towarów polskich na rynkach zamorskich, podajemy interesujące dane o obrotach handlowych pomiędzy Polską a Argentyną w ciągu ostatnich dwóch lat. Liczby, ilustrujące te obroty są tem bardziej pouczające, że wykazują w roku ostatnim — 1934 znaczny rozwój stosunków handlowych polsko-argentyńskich. Wartość naszego wywozu do Argentyny w roku 1933 wynosiła 1.459 tys. pesów złotych, w roku zaś 1934 — 2.170 tys. pesów. Najpoważniejsze pozycje naszego wywozu do Argentyny stanowiły: rury żelazne, dykty, drzewo i węgiel. Rur żelaznych wywieźliśmy w roku 1933 — 4.230 ton wartości 541,5 tys. pesów złotych, w roku 1934 wywóz rur osiągnął 4.887,1 tys. ton na sumę 625 tys. pesów złotych. Dykty wywieźliśmy w roku 1933 — 3.995 ton wartości 398,8 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 3.567,9 ton — wartości 355,2 tys. pesów złotych; drzewa wywieźliśmy w roku 1933 — 176,1 tys. mtr.[3] wartości 98,7 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 284 tys. mtr.[3] wartości 165,2 tys. pesów złotych. Wreszcie węgla w roku 1933 wywieźliśmy 12.330 ton wartości 138 tys. pesów złotych a w roku 1934 — 29.012 ton wartości 324.9 tys. pesów złotych.

Z liczb tych widzimy, że za wyjątkiem drzewa wywóz wszystkich innych wskazanych towarów, wykazał poważny wzrost.

Przywóz towarów argentyńskich do Polski tak pod względem ilości, jak i wartości wzrósł bardzo poważnie, gdy mianowicie w roku 1933 przywieźliśmy towarów argentyńskich na ogólną sumę 1.709,8 tys. pesów złotych, to w roku 1934 odnośna liczba wyniosła 3.560 tys. pesów złotych, co wykazuje wzrost więcej niż dwukrotny. Głównemi artykułami naszego przywozu z Argentyny były ekstrakt Quebracho, skóry, wełna, łój zwierzęcy i siemię lniane. Ekstraktu Quebracho w roku 1933 przywieźliśmy 8.663 tony na sumę 512,4 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 — 15.108 ton na sumę 1.028,3 tys. pesów złotych. Skór różnych przywieźliśmy w r. 1933 — 1.062 tony za sumę 210,3 tys. pesów zł., w r. 1934 — 2.763 t. za sumę 669,8 tys. pesów złotych; wełny przywieźliśmy w roku 1933 — 1.096 ton za sumę 348 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 2.262 ton za sumę 1.280,6 tys. pesów zł.; łoju zwierzęcego przywieźliśmy w roku 1933 — 2.703 ton za sumę 252,4 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 — 169 ton za sumę 15,7 tys. pesów złotych; wreszcie siemienia lnianego przywieźliśmy w roku 1933 — 8.117 ton za sumę 332 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 zaledwie 802 ton za sumę 42,1 tys. pesów złotych.

Liczby powyższe dają wyraz charakterystycznych przeobrażeń w przywozie naszym z Argentyny. Zwraca szczególnie na siebie uwagę wzrost przywozu ekstraktu Quebracho, używanego dla celów przemysłowych, natomiast poważnie spadł przywóz łoju zwierzęcego i siemienia lnianego, które to produkty mogą być zastąpione produkcją własną.

Niemniej bilans handlowy polsko-argentyński ukształtował się dla nas w roku 1934 mniej pomyślnie niż w roku poprzednim, gdy mianowicie saldo pasywne tego bilansu wynosiło w roku 1933 — 250 tys. pesów złotych, to w roku 1934 wzrosło ono do wysokości 2.390 tys. pesów złotych.

Dla orjentacji zaznaczyć należy, że dane powyższe zestawione zostały na podstawie obliczeń Generalnej Dyrekcji Statystyki w Buenos Aires.

Stosunek pesa złotego (teoretycznego) do papierowego (obiegowego) wynosił 100 pesów złotych = 227,7 pesów papierowych. W ciągu roku 1934 oficjalny kurs złotego w stosunku do pesa papierowego utrzymywał się w granicach 62—66 pesów za 100 złotych.

OBROTY HANDLOWE POLSKI Z UNJĄ POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKĄ

Według statystyk Unji Poł. Afrykańskiej obroty handlowe z Polską kształtowały się w funtach angielskich w I kwartale r. 1934 i 1935 w sposób następujący:

	Import	Eksport	Saldo
I kwart. 1935	47.636	46.702	934 dodat. dla Polski
I kwart. 1934	29.507	80.788	51.281 ujem. dla Polski

Cyfry te świadczą o rozwoju naszych stosunków handlowych z Unją.

W I kwartale r. b. powiększyliśmy nasz wywóz do Unji o sumę Ł. 18.129 w porównaniu do r. ub., a jednocześnie osiągnęliśmy saldo dodatnie w wysokości Ł. 934, dotychczas nienotowane.

PRZEPISY DEWIZOWE W ANGOLI.

Przepisy dewizowe Angoli są bardzo ostre i ściśle stosowane. Polegają one na skoncentrowaniu całego obrotu dewizami zagranicznemi w rękach centrali dewiz. — Importer otrzymuje z centrali pozwolenie na wywóz dewiz, zaś eksporter jest zobowiązany do złożenia otrzymanych za wywieziony towar walut do dyspozycji centrali i nie może niemi dysponować bez uprzedniej zgody centrali nawet w celach kompensacyjnych. Nie może także lokować otrzymanych z eksportu walut w bankach poza obszarem Angoli.

Pozwolenia są wydawane: 1) w kolejności zapotrzebowań i 2) w kolejności znaczenia jakie ma dla rozwoju gospodarczego operacja wymagająca waluty zagranicznej, tak np. za import towarów luksusowych przydział dewiz następuje w ostatnim rzędzie.

Ograniczenia dewizowe wprowadzone zostały w pierwszym rzędzie w celu uchronienia kolonji przed zalewem towarów tanich pochodzenia japońskiego, uniemożliwiających wszelką konkurencję towarom europejskim na rynkach kolonij portugalskich.

ADRESY TELEGRAFICZNE POSELSTW I KONSULATÓW R. P.

Dla orjentacji eksporterów podajemy, że skróty telegraficzne placówek Dyplomatycznych i Konsularnych brzmią następująco: „Polmission" — skrót telegraficzny dla wszystkich Poselstw R. P. zagranicą oraz „Polconsul" — dla wszystkich urzędów konsularnych R. P. Przy nadawaniu depesz należy po skrócie „Polmission" lub „Polconsul" podawać miasto, w którem dana placówka się znajduje; wskazywanie bliższego adresu (ulicy, Nr. i t. p.) jest zupełnie zbędne. Tych samych skrótów używają urzędy konsularne i poselstwa przy nadawaniu depesz do kraju.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1935 R.

AUSTRJA. Lista towarów wymagających specjalnego zezwolenia dla wwozu została powiększona przez wliczenie używanych maszyn dla przemysłu włókienniczego. Szereg artykułów natomiast zostało skreślonych z powyższej listy, a wśród nich: węgiel kostny, mączka z krwi, suchy nawóz kompostowy, jedwab sztuczny, wysuszone cięte drzewo wiśniowe, podkłady kolejowe etc.

BELGJA. W myśl dekretu król. i rozporządzenia wykonawczego z dnia 8. VII. 35 wywóz wapna zwykłego i hydraulicznego został uzależniony od uzyskania pozwoleń.

BRAZYLJA. Według ostatnich zarządzeń przekazywanie należności z tytułu importu towarów zagranicznych ma być uzależnione od uzyskania pozwolenia Urzędu dewizowego przy Banku Brazylijskim. Dla przydziału dewiz wymagane są następujące dokumenty: 1) faktura konsularna wystawiona w 5 egzemplarzach oraz zalegalizowana przez konsulat faktura handlowa, w której izba handlowa musi potwierdzić (specjalna formuła), że suma faktury odpowiada rzeczywistej cenie sprzedażnej, 2) deklaracja celna z poświadczeniem urzędu celnego o dokonaniu odprawy celnej. Przy przesyłkach pocztowych wymagana jest faktura handlowa oraz dowód dokonania odprawy celnej.

CZECHOSŁOWACJA.

Z ważnością od 1. VII. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz podanych niżej artykułów. Pozwolenia przywozu będą wydawane powszechnie i bezpłatnie jedynie w drodze urzędowego potwierdzenia na zgłoszeniach przywozowych przedłożonych na przepisowych formularzach:

248	tiul i materjały siatkowe, tkane na sposób tiulu, gazy, także tkane krepy i flory, koronki i chustki koronkowe.
313	guma twarda (twardości rogu lub skóry w w płytach, sztabach i rurkach, też polerowana lecz dalej nie obrobiona,
ex 320b)	kauczukowe podkładki drukarskie i inne art. techniczne specj. niewymienione.

Sbirka zak. a narizeni z 9 bm. przynosi następujące zmiany ceł dodatkowych na zboże z ważnością od 10 bm.:

poz. 88	masło naturalne, świeże i solone, także topione KC. 630,—	(dotychczas 420 KC.)
poz. 89a	sadło wieprzowe i gęsie sur. KC. 240,—	(dotychczas 180 KC.)
poz. 89b	sadło wieprzowe i gęsie wytopione KC. 300,—	(bez zmiany)

Sbirka zak. a narizeni z 9 bm. przynosi następujące cła na masło i tłuszcze z ważnością od 10 bm.:

poz. 23 pszenica	6 Kc.	(dotychczas 10 Kc.)
poz. 24 żyto	24 Kc.	(bez zmiany)
poz. 25 jęczmień	26 Kc.	(dotychczas 25 Kc.)
poz. 26 owies	21 Kc.	(dotychczas 25 Kc.)

EKWADOR. Przepisy wwozowe dotyczące materjałów wojennych, broni i materjałów wybuchowych zostały na nowo ustalone dekretem z 14 maja 1934 r.

Rząd wydał przepisy zmierzające do likwidacji unieruchomionych należności zagranicznych, która

zdaniem kół gospodarczych nastąpi w ciągu najbliższych 3 miesięcy.

ESTONJA. Ministerjum Gospodarstwa opracowuje projekt zniżki ceł na towary włókiennicze.

FRANCJA. Rozporządzenie z 8 bm. zezwala na wwóz ołowiu i cynku (walcowanego) tylko po przedłożeniu indywidualnego zezwolenia wwozowego.

Ustawa z 4 bm. wprowadza zakaz przywozu lontów górniczych.

Dekrety z 5 lipca br. z mocą obowiązującą od 6 września br. wprowadziły obowiązek oznaczania pochodzenia następujących towarów: środki szlifierskie, werki do zegarów, maszyny biurowe, niektóre części żelazne lub miedziane do parasoli, oraz wanny emaljowane żelazne.

Na skutek interwencji Ambasady R. P. w Paryżu warsztaty tkackie do przędzy wełnianej (Nr. 518, p. 5 taryfy francuskiej) opłacać będą stawkę taryfy minimalnej (90 fr.), a nie maksymalnej (360 fr.), jak to dotychczas i w niezgodzie z traktatem handlowym polsko - francuskim było praktykowane.

GWATEMALA. Na skutek dekretu Ministerstwa Skarbu z dnia 27 maja Nr. 1.666, od 1 lipca br. począwszy 4 procentowa opłata za fakturę konsularną przy wywozie towarów do Gwatemali uiszczać się będzie nie w konsulatach, jak dotąd, lecz w urzędach celnych, przy odprawie towarów, wspólnie z opłatami celnemi.

HISZPANJA. Rozporządzenie Ministerjum Handlu i Przemysłu z 20 czerwca br. wprowadza nową taryfikację i klasyfikację dotyczącą azbestu, magnezji, szkła optycznego, szmat i masy drzewnej.

HOLANDJA. Holenderska taryfa celna, wprowadzona w życie około roku temu, dzięki specjalnym pełnomocnictwom pozyskanym przez rząd holenderski i zaaprobowana przez Drugą Izbę Stanów Generalnych, została uchwalona w tych dniach przez Pierwszą Izbę i skutkiem tego wchodzi w życie z punktu widzenia formalnego. Żadne zmiany w „nowej" taryfie wprowadzone nie były.

INDJE BRYTYJSKIE. Wydany został 11 maja br. okólnik o taryfikowaniu bawełnianych tkanin siatkowych.

KANADA. Z dniem 13 czerwca br. zostały wprowadzone zmiany w taryfie celnej wwozowej. Wśród nich następujące mogą interesować eksport polski:

Pozycja taryfy	TOWAR	Brytyj. taryfa preferenc.	Pośredn. taryfa	Ogólna taryfa
281—a	Cegła ogniotrwała dla celów inwestycyj przemysłowych	b. c.	12½%	15%
326	Szkło i niektóre wyr. szkl.	15%	30%	32½%
506—b	Drzwi drewniane o wysokości i szerok. nie mniejszej od 6 resp. 2 stóp	b. c.	22½%	25%
569 I	Kapelusze, nakrycia głowy i stożki z pilśniu włosiowego lub wełn.-włosiowego	22½%	30%	35%
569 II	Kapelusze, nakrycia głowy i stożki z wełnianego pilśniu	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	0,75	0,25	1,25
569 III	Nakrycia głowy i stożki dziane, plec. lub tkane etc.	b. c.	10%	10%
569 IV	Nakrycia głowy i stożki niewymien.	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	—	0,50	0,50
569 V	Kapelusze, niewymienione na innem miejscu	22½%	30%	35%
569—a	(I) Berety wełniane	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	—	0,65	0,65
569—b	(II) Czapki i berety niewymienione na innem miejscu	22½%	30½%	35%
603	Skóry futrzane, całkowicie lub częściowo obrobione, niewymienione na innem miejscu	10%	15%	15%

Na uwagę zasługuje nowe postanowienie upoważniające Gubernatora poprzez Radę Ministrów do zaprowadzenia zniżek celnych na towary tych krajów, które udzielą Kanadzie odpowiednich ustępstw.

PALESTYNA. Zostały ogłoszone nowe ceny szacunkowe dla clenia mąki i zboża na czas od 1 bm. do 30 września br.

RUMUNJA. Najwyższa komisja kontyngentowa postanowiła, że wysokość pozwoleń przywozowych na III kwartał rb. wynosić ma 60% przeciętnego przywozu w roku 1934.

SZWAJCARJA. Decyzją Rady Związkowej z 3 bm., wwóz nafty oraz olejów mineralnych i ziemnych został dozwolony jedynie za przedłożeniem poświadczenia Szwajcarskiego Głównego Urzędu dla wwozu płynnych materjałów palnych.

UNJA POŁUDN. AFRYKAŃSKA. Proklamacja z 7 maja br. znosi ulgi celne na kwasotrwałe cegły i płyty, na bielony papier siarczkowy oraz na środki chłodzące.

W dzienniku urzędowym Unji z dnia 29 maja br. opublikowane zostało rozporządzenie o poborze dodatkowego cła, t. zw. „suspended duty", w wysokości 1 d. od 1 lb wagi, przy imporcie różnych olejów jadalnych, a mianowicie: otrzymywanych z przerobu kukurydzy, orzechów ziemnych, nasion bawełny, sezamu, słoneczników i soji, oraz oczyszczanego oleju rycynowego i kokosowego.

URUGWAJ. Dekret z 28 maja br. zezwala pod określonemi warunkami na bezcłowy wwóz ziemniaków.

WĘGRY. Na zasadzie porozumienia z Polską — towary polskie i węgierskie winny być przy przywozie do obszaru celnego drugiej strony zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, które wydawać będą urzędy celne kraju pochodzenia.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne Centralnej Dyrekcji Ceł dotyczące szeregu artykułów w większej części chemicznych.

WIELKA BRYTANJA. Wprowadzone zostały ułatwienia w znakowaniu klepek posadzkowych.

Urząd Skarbu wprowadził cło na jęczmień płatne od wagi (w wysok. 35 sh. 6d od centn.), utrzymując jednocześnie dotychczasowe cło ad valorem (20%). Pobiera się tę stawkę, która w rezultacie daje wyższą należność celną.

WŁOCHY. Bank Włoski zwraca uwagę na konieczność podawania dokładnych wartości towarów na dowodach celnych, a to celem uniknięcia trudności w przydziale dewiz.

Cło na cukier oraz podatek od cukru uległy zmianie w myśl ustawy z 4. bm.

Nadintendent do spraw dewizowych zarządził, że w stosunku do towarów sprowadzanych na podstawie dokumentów celnych, stwierdzających dokonanie przywozu w r. ub., dopuszcza się możliwość wnoszenia podań o pozwolenie na przywóz, o ile brak jest dokumentów celnych lub są zbyt małe.

Do przekazywania należności dewizowych zostały dodatkowo uprawnione następujące banki: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banco Commerziale Italiana, Credito Italiano Banco di Roma, Banco Nazionale del Lavoro oraz Instituto di San Paolo.

CZY RYBA MORSKA STANOWI KONKURENCJĘ DLA MIĘSA, RYBY RZECZNEJ, JEZIORNEJ I STAWOWEJ?*)

II.

Fakt z zakresu fizjologji trawienia i odżywiania, — że ryba w dużej mierze jako pokarm może zastępować pożywienie mięsne stał się głównym filarem domorosłej metafizyki ekonomicznej, wnioskującej stąd, że ryba i mięso — to konkurenci, a jednocześnie antagoniści. Poglądy kościelne o „postnym" charakterze ryby są drugim filarem tej metafizyki.

W rzeczywistości ekonomicznej pokarmy bynajmniej nie zastępcze fizjologicznie zastępują się właśnie konkurencyjnie. Widać to na skrajnych przykładach jednostronnego odżywiania się z musu. Ziemniak dla ubogiego zastępuje wszelkie dobre i pożywne rzeczy. Rzeźnik. rybak objadają się ponad miarę i jednostronnie mięsem, rybą, z przyczyn również ekonomicznych i dla nich mięso, ryba zastępuje, bo tak wypada, cały szereg innych pokarmów.

Jeśli ktoś zaczyna jeść mniej mięsa i ten ktoś reprezentuje całą warstwę społeczną, okolicę lub nawet kraj, a nie wywołane własnem przekonaniem co do szkodliwości mięsa, ograniczanie jego spożycia, to nie należy szukać winowajców pomiędzy jakąś określoną grupą pokarmów, ale ogarnąć zagadnienie szerzej i rozpatrywać je w płaszczyźnie ekonomicznej. Wtedy wyjaśni się cudowna okoliczność, jak to w jednym wypadku mięso zastąpić może ryba, w drugim jarzyny, w trzecim okopowiny.

Nie jest miarodajne to, co jest, lecz to co ma być. Jeśli chcemy bronić status quo i nie wpuszczać ryby, ponad obecną miarę, to jaki przekrój jest miarodajny? Czy może przez środowisko niedożywiane? Czy możemy powiedzieć, że konsumcja mięsa na głowę ludności jest wystarczająca? Czy może podnoszenie ogólnego odżywiania ludności koniecznie musimy prowadzić „via mięso" — czyli drogą nawet w razie taniości mięsa — najdroższą?

Japończycy wydali niedawno książkę propagandową, w której szydzą z europejskiego i zwłaszcza angielskiego przemysłu, którego produkty w stosunku do japońskich będą zawsze ogromnie drogie, gdyż angielski robotnik potrzebuje mięsa i białego chleba, japoński natomiast żywi się rybą i ryżem. To uproszczone japońskie rozumowanie ma jednakże dużą siłę przekonywającą.

I my stawiamy sobie cele. a może bedziemy dążyli do głębszego ich założenia. Myślimy o ekspansji ekonomicznej, idee kolonjalne bynajmniej nie są nam obce: przeciwnie, są dla nas istotne i nurtowały w nas potężnie w czasach politycznej niewoli. Wyobraźmy więc sobie wypełnienie częściowe naszych dążeń, powiedzmy w przekroju roku 1945-go. Czy i w tym przekroju ujrzeć mamy minimalną konsumcję ryby na głowę mieszkańca? Czy państwo o większym udziale w handlu międzynarodowym, o ruchliwej flocie handlowej i o ekspansji kolonjalnej będzie mogło pozostać przy znikomej konsumcji ryby, zwłaszcza morskiej?

Musimy więc wychodzić na pomiary i podziały zakresów użycia mięsa i ryby nie ze skalą dzisiejszego stanu przypadkowego, lecz ze skalą wynikającą z celów, jakie stawiamy przed sobą. I wówczas się okaże. że to nie ryba jest intruzem względem mięsa, lecz że dla typu ludności, jakim się stopniowo stajemy, posterunki ryby jako pokarmu czasowo jeszcze zajęte są przez inne pokarmy, wobec czego odsetek udziału ryby w przeciętnem ogólnem odżywianiu jest jeszcze *nienaturalnie* mały. Przejście do większej konsumcji ryby jest więc tylko przejściem do społecznej konsumcji dla nas już i dziś, a tembardziej w przyszłości — właściwszej, naturalniejszej, *lepszej*.

Niewątpliwie, w pochodzie ryby na właściwe sobie miejsce w odżywianiu ludności naszego wielkiego kraju, pierwszeństwo należy się rybie *morskiej*. Jest to ryba najtańsza i bezwzględnie i w stosunku do jej wartości spożywczej. Dostarczana może być w największych ilościach i przez cały rok. Dzięki masowym połowom, stałym i mogącym wzrastać transportom wewnętrznym ryby morskiej *dla niej* opłaci się czynić największe inwestycje w postaci chłodni na miejscach, chłodni wagonowych i statkowych, organizacji sprzedaży, z czego skorzystają również inne gatunki ryby.

O konkurencji ryby morskiej z rzeczną, jeziorną i stawową tyle da się powiedzieć, że ryby te się wzajemnie naogół nie zastępują. Różne się na to składają przyczyny. Niektóre gatunki, jak węgorz i łosoś są w morzu i rzece, lub jeziorze, jednym i tym samym gatunkiem, ale łowionym w innej porze roku i główne połowy tych ryb na wodach śródlądowych i na morzu oczywiście się mijają.

Inne znów gatunki, zwłaszcza stawowe, mają swój zakres odbiorców i tradycyjne okresy spożycia, w których wątpliwe, czy ryba morska uczyni kiedykolwiek wyłom.

Nie bez słuszności cały szereg odmian ryb wód śródlądowych, kosztownie przechowywanych w stanie żywym aż do chwili spożycia, liczy się do dań nienajtańszych. Pod tym względem oddziela rybę morską od nich tak daleki dystans, że dla samej różnicy cen i wyrobionego przyzwyczajenia do wartości i smaku ryb słodkowodnych o właściwej konkurencji niema mowy.

---

*) Dokończenie. — P. Nr. 18.

Dla niejednego „smolisty“ zapach smażonej flondry może mieć więcej powabu od mulistego przysmaku niektórych ryb słodkowodnych, jednakże pozostaje faktem, że flondry i dorsze jemy z kartoflami, a najpospolitsze okonie i szczupaki okraszamy jajkiem, sosami, farszami, dekoracją etc. słowem uważamy je za godne większych zabiegów. A może i dlatego, że są one mdłe bez przypraw, podczas gdy morska ryba sama mówi za siebie.

I pod tym względem tak wybitna jest różnica — że konkurencja upada. Gdy będziemy więcej konsumowali ryby morskiej — i to w całym kraju, spożycie ryby słodkowodnej z pewnością nie upadnie, przeciwnie — większe przyzwyczajenie do potraw rybnych i wyrobienie smaku zapewni większy zbyt dla ryby rzecznej i stawowej.

Trzeba tylko rybę morską propagować wewnątrz kraju i na wybrzeżu w czasie sezonu i w nienagannym stanie dostarczać tę rybę na rynek wewnętrzny.

KLT.

KRONIKA.

— SPADEK POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH I ZANIK RYBOŁÓWSTWA PEŁNEGO BAŁTYKU WYKAZAŁ MIESIĄC LIPIEC BR. Ogólne połowy przybrzeżne w lipcu wyniosły 194.720 kg ryb morskich o wartości 92.554 zł. Oznacza to spadek ilościowy o 13% i spadek wartościowy połowów o 21% w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (ilość podana w kg, w nawiasie podano wartość w groszach za kg) troć: 230 sztuk o 490 kg (400 gr), płastugi: stornia: 120,690 kg (40), zimnica: 20,780 (30), gładzica: 2.180 (40), skarp: 8.410 (60), śledziki: 330 (30), węgorze: 7.520 (180), wątłusze (dorsze): 19,330 kg (30), węgorzyca (kwap): 6.040 (40), makrele: 1.400 (50), szczupak: 3.830 (160), okoń: 2.570 (40), płoć 1.130 (40).

Największy spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje połów dorszy spowodowany zanikiem połowów pełnego Bałtyku (Bornholm, Głębia Gdańska). Poza tem zmniejszyły się połowy śledzików, węgorzy, kwapów. Zwiększyły się nieco połowy płastug, troci, makreli, okoni i płoci.

Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypada połów: Hel: 76.930 kg o wartości 28.962 zł, Gdynia: 43.170 kg — 18.328 zł, Jastarnia aż do W. Wsi: 41.560 kg — 22.848 zł, Chłapowo — Karwia: 11.900 kg — 4.958 zł, miejscowości nad Zatoką: od Pucka do Obłuża: 19.890 kg — 16.843 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne. Z połowów na Morzu Północnem (Skager-Rak) dowieziono 1.200 kg makreli kutrem helskim (wartość 600 zł).

Złowione ryby sprzedano: wędzarniom na wybrzeżu: 21.090 kg—11.981 zł na rynku miejscowym: 123,700 kg — 61.132 zł, oraz do Gdańska: 49.930 kg o wartości 19.441 zł.

W stosunku do roku ubiegłego spadkiem połowów dotknięci zostali rybacy w Gdyni, Helu i nad Zaz Jastarni — W. Wieś i Chłapowo — Karwia. (Dane z Jastarni — W. Wieś i Chłapowo — Karwia. (dane statystyczne M. U. R.)

— WZROST OBROTÓW PORTU RYBACKIEGO W LIPCU B. R. — (import i połowy własne). W porównaniu do czerwca br. obroty portu rybackiego w Gdyni wzrosły sześciokrotnie, osiągając 1.282.770 kg Wzrost ten jest normalnem zjawiskiem, wiążącem się z sezonem śledzi solonych szkockich importowanych z Anglji.

Z ilości ogólnej przypada na połowy bałtyckie 43.170 kg, a na połowy „MEWY“ na Morzu Północnem 426 beczek morskich czyli 66.000 kg śledzi solonych. Na import przez port rybacki: 823.000 kg, a mianowicie: śledzi szkockich: 2.436/1 i 4.913/2 tj. 770.000 kg, dowiezionych trzema statkami obcemi i jednym statkiem polskim. Dalej śledzi solonych norweskich 30/1 i 191/2 tj. 23.000 kg, i 13.000 kg tranu. Z Niemiec 15.000 kg śledzi świeżych w lodzie na dwu statkach (1 polski, 1 obcy). Poza tem przez port handlowy nadeszło z drobnicą na 12 statkach: 330.600 kg towarów: tj. śledzi solonych jarmuckich 42.000 kg, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 13.700 kg, tranu 283.000 kg (z Holandji, Niemiec, Szwecji i Norwegji), konserw: 9.600 kg (z Holandji, Niemiec i Belgji) oraz 300 kg sardele z Holandji. Ogółem z towarem rybnym zawinęło do portu rybackiego i handlowego 17 statków obcych i 2 statki polskie.

— CAŁKOWITY IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH KIERUJE SIĘ NA GDYNIĘ. Prasa niemiecka ze zdziwieniem komentuje fakt kierowania wszystkich okrętów ze śledziami do Gdyni, twierdząc, że tylko Gdańsk nadaje się do odbioru tego towaru. Zapewne prasie tej nie wiadomo, iż Gdynia szybko przygotowała się do obsługi tego importu. I tak w Gdyni wyładowano śledzi solonych: 1930 r. nic, 1931 r. — 1.303 ton, 1932 r. — 8.289 ton. 1933 r. — 20.633 ton, a w roku 1934 — 22.104 ton, co stanowi już 50% tego, co Gdańsk odebrał w roku 1934 (45.426 ton).

Jeżeli tylko przystąpi się w Gdyni natychmiast do wykonania nielicznych inwestycyj (budowa specjalnej chłodni śledziowej, budowa magazynu śledziowego, budowa domu biurowego dla firm, ułożenie 3-go toru kolej. w porcie rybackim), co wykonanem być może w ciągu niespełna roku, to Gdynia bez najmniejszego trudu odbierze nie tylko 100% własnego zapotrzebowania, ale i znaczne ilości dla celów tranzytowych.

— SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH. W ostatnich dniach całkowity ruch śledziami solonemi przenosi się z Gdańska do Gdyni. W ciągu tygodnia nadeszło z Gdańska do oclenia w Gdyni siedemdziesiątdwa wagonów śledzi. Niektóre firmy gdyńskie robią doładunki swoich śledzi do tych transportów. Całookrętowe ładunki śledzi zamówione przez Gdańsk kieruje się do Gdyni, gdzie czyni się przygotowania do przyjęcia tych transportów. W ciągu tygodnia cztery statki ze śledziami przybyło do portu rybackiego w Gdyni. Ruch w porcie rybackim jest bardzo ożywiony. Ceny na śledzie szkockie trzymają się mocno. Donoszą z Gdańska, że niektórzy solarze w Anglji, zaczęli przemalowywać beczki z Lerwick na Wick chcąc uzyskać wyższe ceny (śledzie z Wick i Stronsay są droższe od Lerwick).

WYSTAWY I TARGI

PRZEMYSŁ ELEKTROTECHNICZNY NA TARGACH WSCHODNICH.

Duże zainteresowanie, jakie na Targach Wschodnich w u. r. wywołał wśród kół handlowych i zwiedzającej publiczności dział przemysłu elektrotechnicznego, spowodował Zarząd Targów Wschodnich do zorganizowania w jeszcze szerszym zakresie osobnego działu przemysłu elektrotechnicznego na XV. Targach Wschodnich. Dział ten obejmie w r. b. zarówno artykuły techniczne, jak i artykuły dla gospodarstwa domowego.

W grupie tej będzie uwzględniony specjalny dział grzejnictwa elektrycznego, a więc : kuchenki, piecyki, warniki i t. p., przyczem dla bliższego zapoznania się z ekonomją tych przyrządów zostanie zorganizowany praktyczny pokaz gotowania i pieczenia przy użyciu prądu elektrycznego, co w łączności z propagandą zwiększenia konsumcji prądu, prowadzoną przez elektrownie, da całkowity obraz racjonalnego zużycia energji elektrycznej w gospodarstwie domowem.

Wobec tego, że w okręgu naszej Izby przemysł elektrotechniczny jest poważnie rozwinięty i że prowadzona jest ożywiona propaganda zużycia prądu elektrycznego w gospodarstwie domowem, dział ten na Targach Wschodnich może wzbudzić szersze zainteresowanie.

ODROCZENIE TARGÓW WOŁYŃSKICH.

W związku z ogłoszeniem terminu wyborów do Izb Ustawodawczych, VI Targi Wołyńskie w Równem, które miały się odbyć w dniach od 8 do 22 września, odbędą się w terminie późniejszym, t. j. od 16 do 30 września b. r.

PRZEGLĄD RYNKÓW ZBYTU

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj za czas od 1. 7. do 31. 7. 1935 r. w oświetleniu Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło: W lipcu i poprzednim miesiącu bieżącego roku kształtowały się możliwości zbytu korzystniej dla producenta aniżeli w roku ubiegłym, w szczególności dzięki sprzyjającym warunkom na rynku angielskim a w odniesieniu do bieżącego miesiąca skutkiem zapoczątkowanego nowego kursu akcji rząd wej w kierunku popierania eksportu produktów hodowlanych. Jeśli ilościowo, podobnie zresz a jak w czerwcu b. r., nie dorównał ogólny polski eksport cyfrom zeszłorocznym, to ceny wykazują bardzo znaczną poprawę i dochodzą za dostawy uskutecznione z początkiem lipca b. r. do zł. 2,75 za kg masła I gatunku. Londyn, notujący masło polskie w ubiegłym roku nie powyżej 76 sh przy tendencji wybitnie zniżkowej, płaci obecnie 80 do 82 sh, przyczem ceny w ciągu bieżącego sezonu letniego nie opadły poniżej 72 sh za cwt landed London. Na podstawie tych danych należy oczekiwać za dostawy masła I gatunku, uskutecznione w ciągu bieżącego miesiąca, jeszcze mniej lub więcej wyższą cenę niż osiągnięto z eksportu z początku bieżącego miesiąca. Objaw ten jest korzystny dla producenta i winien go zachęcić do intenzywniejszej niż dotychczas gospodarki mlecznej, a mleczarnie do produkowania na eksport masła I gatunku, które zapewnia stały zbyt i osiągnięcie każdorazowo najwyższych cen rynkowych. — Zmniejszone cyfry eksportowe nie odnoszą się jednak wyłącznie do masła polskiego, którego wywieziono w I-szej połowie bieżącego miesiąca do Londynu ca. 8.000 beczek, gdyż również cyfry ogólnego importu masła na rynek angielski wykazują znaczniejszy spadek. Wywieziono bowiem w czerwcu 1935 r. 851.001 cwt (z czego masła polskiego 15.010 cwt) wobec 1.005.752 cwt (z czego masła polskiego 15.226 cwt) oraz 852.773 cwt (masła polskiego nic) w równym okresie r. 1934 i 1933. Dostawy w czerwcu b. r. równają się więc dostawom za równy okres r. 1933, wykazując w stosunku do roku zeszłego znaczniejszy spadek. Ogólny dowóz masła w ciągu I-szego półrocza b. r. wynosił 5.045.098 cwt wobec 5.361.366 cwt i 4.584.522 cwt za równy okres 1934 i 1933. Zasługuje przytem na uwagę ogólny znaczniejszy spadek dostaw z krajów kontynentalnych, w szczególności Danji, Szwecji i Finlandji. natomiast wzrost dostaw z Holandji oraz z Polski, która wywiozła w ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy b. r. 23.378 cwt wobec 15.376 cwt. za równy okres zeszłego roku. Cyfry te mimo pewnego choć nieznacznego spadku naszego wywozu w czerwcu b. r. do Anglji świadczą o większej niż dotychczas stałości eksportu w ciągu całego roku na rynek angielski.

Jaja: W dniu 30 bm. płacono za jaja prześwietlane z Poznańskiego zł 80.— do 82.— za skrzynię 24-kopową. Tendencja wskutek zmniejszonego zapotrzebowania słaba.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W CZERWCU.

Miesiąc czerwiec był okresem wyczerpywania się zapasów u producentów do tego

stopnia, że przy końcu tego okresu niewielkie ilości ziemniaków były zaofiarowywane. Z uwagi na ukazanie się w ostatniej dekadzie czerwca ziamniaków wczesnych, producenci starali się pozbyć resztek zapasów ze zbiorów ubiegłorocznych.

W tym okresie wysłano poważniejsze ilości ziemniaków jadalnych do Belgji, która wykazała niedobór ziemniaków jadalnych.

Ceny płacone producentom przez kupców wahały się w granicach zł. 3.— do zł. 4.— za 100 kg loko stacja załadowania w zależności od jakości i odmiany. Za ziemniaki pochodzące z nowych zbiorów płacono w pierwszych dniach ukazania się ich na rynku zł. 60.— do 75.— zł. za 100 kg. Przy końcu czerwca w detalu za nowe ziemniaki uzyskiwano 50 groszy za kg.

Dostawy do Gdańska w tym okresie wyniosły około 100 wagonów. Cena uzyskiwana w Gdańsku przez eksportera, wynosiła zł. 5.— za 100 kg. franko Gdańsk.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE SPISU ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH.

Z uwagi na postanowienia nowej ordynacji wyborczej, jakoteż ze względu na wielokrotnie stwierdzane potrzeby informacyjne dla polskiej ekspansji zagranicą, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych przystąpił do opracowania spisu organizacyj gospodarczych o charakterze społeczno-zawodowym.

Dążeniem Związku Izb jest, aby spis ten, wydany drukiem, zawierał możliwie jaknajdokładniejsze i najbardziej szczegółowe dane o wszystkich aktywnych organizacjach gospodarczych, reprezentujących dziedziny produkcji i wymiany, objęte działalnością samorządu przemysłowo-handlowego na terenie całego kraju.

Charakterystyka każdej organizacji we wspomnianym spisie będzie podana w brzmieniu uzgodnionem z zainteresowanem zrzeszeniem. Dlatego też rozesłała Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni do zrzeszeń gospodarczych, mających siedzibę swą w jej okręgu, odpowiednie kwestjonarjusze, z nieprzekraczalnym terminem zwrotu **do dnia 10 sierpnia 1935 r.**

Zrzeszenia gospodarcze, które nie otrzymały kwestjonarjusza, proszone są o zwrócenie się po nie do biura Izby.

Nienadesłanie przez Zrzeszenia odpowiedzi w powyższym terminie uniemożliwi umieszczenie Zrzeszenia w spisie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK*	5. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	6. 8.
s/s CAPELLA*	12. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	13. 8.
s/s IMATRA	7. 8.	**Kotka, Wiborg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	7. 8.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK*	5. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	6. 8.
s/s CAPELLA*	12. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	13 8.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		ŁOTWA		
s/s ACHILLES* (via Bremen)	12. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s ACHILLES*	12. 8.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
—		**Ryga** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	—	
		LITWA		
s/s MARIEHOLM*	13. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 8.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	6. 8.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	8. 8.
s/s MARIEHOLM*	12. 8.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM	12. 8.
s/s FIOR DI MANDORLO	17. 8.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	21. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	12. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	12. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s KÄTE	10. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s KÄTE	10. 8.
s/s CHORZÓW	13. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s CHORZÓW	13. 8.
		Bremen		
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s ACHLLES* (via Ryga)	12. 8.
s/s ACHILLES*	12. 8.	co tydzień		
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	8. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN*	9. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	3. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	8. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALDUIN	8. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s BALDUIN	8. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 8.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	12/14. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	15. 8.
s/s BALTONIA*	5/7. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	8. 8.
		Hull		
s/s LUBLIN*	5/7. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	8. 8.
s/s LWÓW*	12/14. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	15. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s SVANHOLM	13. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SVANHOLM	13. 8.
s/s KATHOLM	17. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s HAARLEM	10. 8.	co tydzień	s/s HAARLEM	10. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s VESTA	12. 8.	co tydzień	s/s VESTA	12. 8.
		Rotterdam		
s/s CIESZYN*	6. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*)	6. 8.
s/s PUCK	13. 8.	co tydzień	s/s PUCK	13. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.
s/s NIOBE	12. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	12. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	13. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	13. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s CIESZYN	6. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK	6. 8.
s/s HEL	13. 8.	co tydzień	s/s HEL	13. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	13. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	17. 8.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	11. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	12. 8
s/s HALFDAN	26. 8.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	17. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MELILLA	17. 8.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
s/s DAGMAR	30. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s EBBA	14. 8.
(również z Sycylji)		co 2 tygodnie	s/s BODIL	27. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALABRIA s/s SCANDIA	8. 8. 25. 8.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s HISPANIA	7. 8.
s/s BROHOLM	25. 8.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	23. 8.
s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	18. 8.
		PORTY LEWANTU		
m/s SMALAND m/s ERLAND	10. 8. 20. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s SMALAND m/s VINGALAND	10. 8. 14. 8.
s/s FREDNES	12. 8.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s FREDNES	12. 8.

B. Porty dalsze

s/s SCANYORK* s/s CITY OF FAIRBURY	8. 8. 22. 8.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANPENN*	15. 8.
s/s PUŁASKI*	14. 8.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	s/s PUŁASKI*	17. 8.
s/s MELILLA	17. 8.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA	17. 8.
m/s BRASIL	10. 8.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	STATEK	10. 8.
s/s HERAKLES	15. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s BORE VIII s/s ORIENT	7. 8. 17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	27. 8.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	27. 8.
s/s MENELAUS	10. 8.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s MENELAUS	17. 8.
s/s CITY OF WELLINGTON	1. 9.		s/s CITY OF WELLINGTON	7. 9.
s/s SUMATRA	28. 8.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON	26. 8.
m/s TORTUGAS	21. 8.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TAMPA	15. 8.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 sierpnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio - norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s HISPANIA lin. po ładunek do zachodnio-śródziemnomorskich portów, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IMATRA lin. po ład. do Kotka—Wiborg, Lenczat.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
ż/m FAMILIEN po ładunek soli potasowych, Wolff.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s ULMUS po drzewo, PAM.
s/s VASSILIOS DESTOUNIS po węgiel, PAM.
s/s FRANKRIG po węgiel, PAM.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Speed.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.

8 sierpnia:

s/s BALDUIN lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s CALABRIA lin. z portów zachodnio - śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s SCANYORK lin. z Filadelfji i N. Yorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HOLSTEIN po szyny, PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów zachodnio-italskich wraz z sycylijskiemi dla wyładowania, Rummel & Burton.
s/s BENEFACTOR po węgiel, Polrob.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.
s/s BIANCA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s TÄRNAN lin. dodatk. z Rotterdamu z bananami i drobnicą dla wyład. i ładowania, PAM, Żegluga Polska.

9 sierpnia:

s/s GYLSBODA z drobnicą i złomem, Rum. & Burton.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s GUNNAR po węgiel, Rummel & Burton.

10 sierpnia:

s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Prowe.
s/s SMALAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ładowania, Pol.-Lewant.
s/s LILLEBORG po drzewo, PAM.
s/s GERTRUD po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s KOSTI po węgiel, Progress.
s/s QUEEN OLGA po węgiel, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 sierpnia 1935 r. | NR. 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Przed końcem sezonu na wybrzeżu

Istnieją niestety wszelkie dane ku temu, aby przypuszczać, że sezonu tegorocznego na wybrzeżu polskiem nie da się przedłużyć, pomimo czynionych wysiłków i że po 20 sierpnia rozpoczną się masowe wyjazdy letników. Tak więc sezon tegoroczny pod względem okresu trwania nie będzie się różnił od poprzednich, będzie się natomiast różnił niekorzystnie pod względem frekwencji.

Wszystko tak się niepomyślnie składało w tym roku, że ilość osób, przybywających na wybrzeże polskie, znacznie zmalała. Poza nielicznemi wyjątkami wiele kąpielisk sygnalizuje stan niemal katastrofalny. Dotyczy to w szczególności miejscowości mniej pomyślnie położonych pod względem komunikacyjnym, a więc przedewszystkiem kąpielisk dalszych, nad otwartem morzem.

Trudno już teraz z dostateczną dokładnością ustalić wszystkie przyczyny tego ujemnego zjawiska. Do przyczyn, wynikających z ogólnego niepomyślnego stanu finansowego ludności, doszły niewątpliwie przyczyny specyficzne, na które zwrócić należy uwagę. Gdy jak wyżej wspomniano, sygnalizowany jest spadek frekwencji na wybrzeżu polskiem, to w sąsiednich kąpieliskach na terytorjum W. M. Gdańska dała się w tym sezonie zauważyć frekwencja wzmożona i to w znacznym stopniu frekwencja kuracjuszów z Polski. Dotyczy to nietylko sąsiednich Sopot, lecz i innych miejscowości wybrzeża gdańskiego. Efekt ten osiągnięty został dzięki zjednoczonym wysiłkom propagandowym wszystkich gdańskich czynników zainteresowanych, jak również i z powodu poważnej różnicy cen w roku bieżącym z cenami lat poprzednich, a to w związku z dewaluacją guldena. Zorganizowana na terytorjum gdańskiem akcja w kierunku utrzymania cen niskich odniosła więc zupełne powodzenie. Powodzenie to jest jeszcze bardziej zrozumiałe, jeśli się zważy, że kąpieliska gdańskie, a zwłaszcza Sopoty przeprowadziły w prasie polskiej ożywioną kampanję ogłoszeniowo - propagandową, której brak zupełny dał się zauważyć ze strony kąpielisk polskich. Tu trzeba przyznać, że stałe podawanie publiczności polskiej informacyj o tem, iż ceny w Gdańsku spadły o 40% nawet w tym wypadku, gdy faktycznie różnica była naogół mniejsza, miały niewątpliwie swą siłę sugestywną. Drugim momentem, który dla publiczności z Polski mógł przedstawiać pewną wartość, było umieszczenie, w wielu wypadkach zresztą uzasadnione, że w kąpieliskach gdańskich znaleźć można więcej komfortu, niż na wybrzeżu polskiem. Moment ten jednak miał mniejsze znaczenie, jeśli się zważy o wiele bardziej atrakcyjne walory naturalne wybrzeża polskiego, zwłaszcza od strony morza otwartego oraz poczucie zupełnej, tak bardzo cenionej swobody.

Sezon tegoroczny unaocznił wielu bywalcom wybrzeża polskiego znaczne postępy w urządzeniach mieszkaniowych oraz w kierunku nadania szeregowi miejscowości kulturalnego wyglądu zewnętrznego. Biło to zwłaszcza w oczy w Orłowie i w Juracie, które są niewątpliwie na drodze do stania się w niedługim czasie nietylko miejscowościami wysoce atrakcyjnemi pod względem swego naturalnego położenia, lecz również i pod względem komfortu. Specjalnie pouczającym jest przykład Orłowa, gdy w latach ubiegłych całe życie na plaży zamierało popołudniu, to w sezonie bieżącym

znaczna część publiczności pozostawała nad morzem do późnych godziny wieczorowych na rzęsiście oświetlonym pomoście i na bulwarze nadmorskim. Jest to wybitnym dowodem, że kąpieliska polskie, jeśli mają utrzymać swe stanowisko, powinny dążyć do tworzenia coraz nowych walorów kulturalnych i podnoszenia przez to swej atrakcyjności.

Kończący się sezon dał kąpieliskom polskim jeszcze jedną wskazówkę bardzo poważną, wynikłą na tle konkurencji kąpielisk gdańskich, a mianowicie tę, że nie da się na przyszłość utrzymać wyższych cen bez dania równocześnie wygodnych warunków pobytu. Dalej doświadczenie wykazało konieczność ustalenia pewnych norm orjentacyjnych w cenach, ściśle uzależnionych od warunków, jakie za daną cenę każda z kategoryj czy to hoteli, czy pensjonatów, czy wreszcie lokali w willach prywatnych może letnikom dostarczyć.

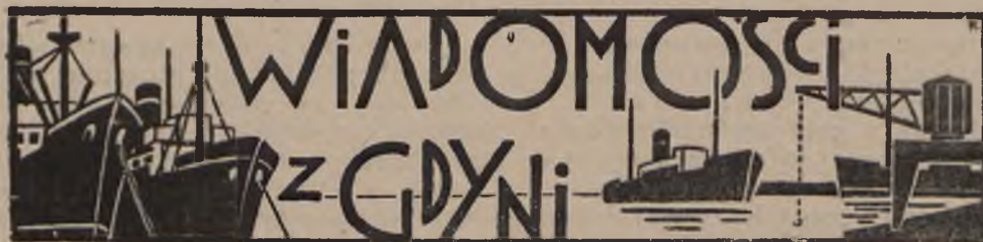
Wydaje się, że utworzenie zwartej i solidarnie działającej organizacji, może być tylko pożytecznem tak dla podniesienia samych urządzeń, jak i dla rentownej ich eksploatacji.

Istnienie takiej organizacji wydaje się tembardziej konieczne, że trudno sobie wyobrazić bez niej możność przeprowadzenia należytej i celowej propagandy, jaka jest naturalnym i jedynym środkiem jeśli już nie podniesienia to przynajmniej utrzymania frekwencji.

Brakowi tej propagandy zawdzięczać niestety wypadnie i prawdopodobne niepowodzenie w tym roku wysiłków w kierunku przedłużenia sezonu. Utarło się najbardziej niesłuszne mniemanie w zapleczu, że już w drugiej połowie sierpnia pobyt nad morzem traci swą rację bytu. Tymczasem wystarczy zaznajomić się z prowadzonemi od szeregu lat obserwacjami meteorologicznemi, żeby się przekonać, że w ciągu sierpnia naprz. temperatura bywa przeciętnie tylko o 1 stopień niższa niż w lipcu, a we wrześniu zaledwie o jeden stopień niższa niż w czerwcu, co w liczbach absolutnych wyraziło się + 14 w czerwcu, + 17 w lipcu, + 16 w sierpniu i + 13 we wrześniu. Te same obserwacje wykazują, że stan nieba niczem w czerwcu lub wrześniu nie różni się od lipca i sierpnia, to znaczy, że przeciętnie ilość dni słonecznych jest jednakowa w tych miesiącach. Natomiast przeciętna temperatura wody w ciągu sierpnia jest prawie o 1 stopień wyższa niż w lipcu, zaś we wrześniu temperatura wody jest co prawda o 2 stopnie niższa niż w sierpniu, natomiast o 1,6 stopnia wyższa niż w czerwcu, stwierdzono również, że we wrześniu pogoda odznacza się stałością i mniejszemi wiatrami.

Wszystko to potwierdza niezbicie, że rozporządzamy całym szeregiem zupełnie ścisłych danych, przemawiających za istnieniem podstaw objektywnych do utrzymania nad polskiem morzem dłuższego sezonu, brak natomiast danych subjektywnych t. zn. dostatecznego uświadomienia tak ze strony szerokich warstw publiczności jak i bezpośrednio zainteresowanych czynników miejscowych. — Uświadomienie zaś takie można osiągnąć jedynie przez celową i dobrze zorganizowaną propagandę. Zdać sobie bowiem należy sprawę z tego, że gospodarczo każdy dzień przedłużenia sezonu jest źródłem zysku dla wybrzeża, a równocześnie podstawą do bardziej dogodnej dla publiczności kalkulacji cen.

Na zakończenie niepodobna nie wspomnieć o poważnym ciosie, jaki dążeniom do przedłużenia sezonu nad morzem zadało Ministerstwo Komunikacji wyznaczeniem okresu dla darmowych przejazdów dzieci w wieku do lat 14 na czas od 8 do 21 sierpnia. Dla letników będzie to sposobność zaoszczędzenia poważnych sum, gdyż większość ich należy do kategorji osób niekorzystających z ulg kolejowych. Rozporządzenie to przyniosło straty dla wybrzeża, przyniosło ono również szkodę dzieciom, będącym na wakacjach i to nietylko na wybrzeżu, ale we wszystkich miejscowościach letniskowych, bo skróciło im możność pobytu na wakacjach o całe dwa tygodnie, a przecie Ministerstwo Oświaty ustalając początek roku szkolnego na pierwsze dni września, mając na widoku względy zdrowotne dało podstawy do kalkulacyj gospodarczych, związanych z przedłużeniem sezonu. To, co byłoby dobrodziejstwem w okresie od 20 sierpnia do 1 września stało się niemal klęską w okresie od 8 do 21 tegoż miesiąca. *L. G.*



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 8 bm. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby, p. Juljana Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej, podczas którego szczegółowo przedyskutowano i przyjęto tekst przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo - Han-

dlową w Gdyni wagowych i zamianowanych talimanów.

Przyjęcie przez Komisję Morską wspomnianych przepisów, które z chwilą ostatecznego zatwierdzenia ich przez Prezydjum Izby nabiorą moc obowiązującą, wprowadza znaczny postęp w organizacji rzeczoznawstwa portowego w zakresie ważenia i liczenia towarów.

Obecne przepisy wprowadzają przedewszystkiem zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów. O ile pierwsza funkcja dla nabrania siły dowodu prawnego wymagać będzie czynności zaprzysiężonych wagowych, o tyle druga takiego zaprzysiężenia nie wymaga. Pozatem dla nadania czynności ważenia towarów w porcie większego znaczenia, przepisy przewidują zaprzysiężenie również i pomocników wagowych, którymi w zakresie techniki ważenia pod swym nadzorem wagowi będą mogli się wyręczać. Izba pozatem będzie rejestrowała pomocników talimanów.

Wspomniane przepisy szczegółowo i dokładnie ustalają również i sam sposób wykonywania czynności wagowych i talimanów, wykluczając m. in. możność wystawiania przez wagowych specjalnych zaświadczeń co do jakości towarów.

Pozatem przepisy wybitnie wzmacniają kontrolę Izby nad wykonywaniem przez wspomniane osoby swych czynności.

Po zatwierdzeniu przez Prezydjum Izby, przepisy dla wagowych i talimanów będą opublikowane w druku. Spodziewać się należy, że wprowadzenie ich w życie przyczyni się do usprawnienia funkcjonowania tego ważnego działu w porcie gdyńskim.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU B.R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w lipcu br. *632.590,2 ton* wobec 549.500.2 ton w czerwcu br. oraz 580.114.7 ton w lipcu ub. roku.

Po trzech miesiącach spadku obrotów — miesiąc lipiec wykazuje oczekiwany zdawna wzrost zamorskich obrotów portu gdyńskiego tak w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb., jak również w stosunku do mies. lipca ub. roku. —

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują 15,08%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem oraz 9.0%-owy wzrost w stosunku z obrotem w mies. lipcu 1934 r.

Pewną poprawę przynoszą tu obroty w miesiącu sprawozdawczym. Zamorskie obroty portu w okresie: styczeń — lipiec br. (4.121.904,5 ton) w porównaniu z tymże okresem czasu w ubiegłym roku (3.911.088,7 ton), wykazują już 5,39%-owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. lipca rb. złożył się przywóz zamorski — 70.267.2 ton oraz wywóz zamorski — 562.123 ton.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (70.267,2 ton) wykazuje 13.6%-owy spadek w porównaniu z wynikami przywozu w ub. mies. czerwcu rb. (81.401,8 ton) oraz poważny 30,3%-owy spadek w stosunku do przywozu zamorskiego w lipcu 1934 r. (100.845,8 ton). Już od szeregu miesięcy przywóz zamorski wykazuje stałą tendencję spadku. Zjawisko to datuje się właściwie od rekordowych wyników przywozu zamorskiego, osiągniętych w marcu rb. Mimo to dotychczasowe wyniki za okres czasu: styczeń — lipiec rb. (630.093,5 ton) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (573.324,5 ton) dają w rezultacie 9,9%-owy wzrost.

Spadek importu w lipcu rb. w porównaniu z ub. mies. czerwcem spowodowały głównie następujące pozycje towarowe: ryż surowy — 2.782 t. (9.789 t.), owoce świeże — 991 t. (2.211 t.), złom żelazny — 16.252 t. (28.865 t.). piryty — 1 t. (3.631 t.). tytoń — 173 t. (1.709 t.), asfalt — 896 t. (1.209 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 1.536 t. (8.730 t.). oraz wełna — 2.813 t. (3.185 t.)

Nikły przywóz owoców świeżych związany jest z sezonem na krajowe owoce. Dotychczasowe wyniki w przywozie owoców świeżych w okresie: styczeń — lipiec rb. (47.752 t.) w porównaniu z tymże okresem czasu roku ubiegłego (14.701 t.) dają jednakże w rezultacie przeszło trzykrotny wzrost. Jedną z najpoważniejszych przyczyn jest tu umowa kontyngentowa z Hiszpanją, zawarta w końcu ubiegłego roku.

Do pozycyj towarowych importu, które wykazały wzrost w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem należą: owoce suszone — 520 t. (96 t.), kawa, kakao i herbata — 1.036 t. (727 t.), śledzie — 895 t. (300 t.), fosforyty — 6.437 t. (brak w czerwcu rb.), żużle Thomasa — 4.500 t. (500 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.207 t. (388 t.), skóry — 3.098 t. (2.219 t.), nasiona oleiste różne — 2.683 t. (2.425 t.), żywica — 846 t. (205 t.). garbniki — 1.677 t. (270 t.), miedź — 1.535 t. (720 t.). maszyny, aparaty i części — 340 t. (210 t.). szmaty — 999 t. (793 t.), celuloza — 803 t. (104 t.), papa tektura i papier — 1.218 t. (1.040 t.), bawełna i odpadki — 7.129 t. (6.028 t.), juta — 2.298 t. (398 t.), oraz sól potasowa — 2.286 t. (w czerwcu brak).

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony):

	Lipiec 1935 r.	Lipiec 1934 r.
Ryż surowy	2.782	14.504
owoce świeże	991	701
owoce suszone	520	56
orzechy i migdały	32	6
korzenie	47	114
kawa, kakao i herbata	1.036	1.112
tytoń	173	526
napoje alkohol. i wina	41	52
śledzie	895	1.000

fosforyty	6.437	—
żużle Thomasa	4.500	9.100
tłuszcze zwierzęce sur	1.207	649
skóry	3.098	2.154
nasiona oleiste różne	2.683	9.538
oleje	202	129
żywica	846	512
kauczuk	258	754
wyroby gumowe	90	27
tłuszcze i oleje roślinne	205	188
asfalt	896	476
garbniki	1.677	799
farby	82	28
rudy różne i wypałki pirytowe	1.536	4.994
złom żelazny	16.252	28.902
miedź	1.535	1.273
cyna	7	7
cynk	. 61	154
metale różne	35	331
piryty	1	6.996
wyr. żel. i metalowe	244	105
maszyny, apar. i części	340	152
samochody i motocykle	126	32
szmaty	999	392
celuloza	805	1.140
papa, tektura i papier	1.218	1.060
bawełna i odpadki	7.129	4.877
juta	2.298	1.040
len. konopie i sizal	42	111
wełna	2.813	714
sól potasowa	2.286	4.100
przetwory chemiczne	658	399
siarka	344	133
tran	338	240
różne	2.304	1.269
Razem	*70.267*	*100.846*

W przeciwieństwie do przywozu wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (562.123 ton) wykazuje wzrost zarówno w porównaniu z ub. mies. czerwcem. jak również i lipcem 1934 r. W stosunku do ub. mies. czerwca wywóz zamorski wzrósł 20.08% a w porównaniu do lipca 1934 r. — 17.2%. Cały ten wzrost wywołany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, głównie węglem eksportowym oraz tarcicą. W grupie wytworów pochodzenia mineralnego wykazały wzrost: węgiel eksportowy — 432.546 t. (371.255 t.), węgiel bunkrowy — 32.600 t. (27.185 t.), oraz koks — 14.848 t. (9.022 t.). W grupie drzewa wzrosły pozycje: drzewa tartego — 31.462 t. (18.687 t.), oraz dykt i fornierów — 1.816 t. (1.529 t.). Po spadku wywozu węgla eksportowego, jaki miał miejsce w czerwcu rb. miesiąc lipiec rb. zgodnie zresztą z przewidywaniem. wyrażonem w sprawozdaniu z obrotów portu gdyńskiego za miesiąc czerwiec, przyniósł oczekiwany wzrost (16.5% w porównaniu z ub. m. czerwcem rb.) Eksport drzewa przez port gdyński po pełnem uruchomieniu nowego portu drzewnego daje widoczne rezultaty. Ostatnio eksportowane jest drzewo nietylko z lasów państwowych, ale i prywatnych. Poza grupą mineralną i drzewem tartem wykazały wzrost w mies. sprawozdawczym, następujące pozycje towarowe: melasa — 8.994 t. (w czerwcu rb. brak), bale i słupy — 1.895 t. (brak), żelazo surowe i handlowe — 4.093 t. (3.465 t.), rury żeliwne i żelazne — 1.854 t. (79 t.), cynk—1.382 t. (1.091 t.), oraz blacha cynkowa — 851 t. (164 t.) Do pozycyj eksportowych, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: słód — 1.274 t. (1.848 t.), jaja—1.521 t. (2.315 t.), masło — 782 t. (918 t.), sól — 30 t. (135 t.). cukier — 10,842 t. (12.607 t.) oraz soda — 816 t. (1.050 t.). Z pośród produktów hodowlanych jak bekony, szynki pekl. i inne oraz ptactwo bite miesiąc sprawozdawczy nie przyniósł żadnych poważniejszych zmian. Kwoty eksportowe utrzymują się tu nadal na poziomie miesięcy ubiegłych. Z pozycyj eksportowych. które w miesiącu lipcu rb. nie figurują na liście towarów, wywiezionych przez port gdyński wymienić należy: szyny kolejowe oraz materjały nawierzchni kolejowej.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Lipiec 1935 r.	Lipiec 1934 r.
ryż	50	—
mąka ryżowa i pastewna	1.885	800
słód	1.274	1.028
owoce świeże	21	26
bekony	1.667	1.683
szynki i in. peklowane	61	201
ptactwo bite	23	16
jaja	1.521	731
masło	782	638
cement	554	1.086
sól	30	200
węgiel eksportowy	432.546	383.870
węgiel bunkrowy	32.600	15.723
koks	14.848	17.310
cukier	10.842	14.314
napoje alkoholowe	35	2
makuchy	917	1.916
melasa	8.994	—
soda	816	673
salmiak	7	10
karbid	138	43
biel cynkowa	179	113
mączka kostna	—	21
sól potasowa	11	20
materjały i wyr. włókien.	932	615
bawełna i odpadki	173	6
bale i słupy	1.895	—
drzewo tarte	31.462	25.020
wyroby z drzewa	257	477
klepki	309	—
dykty i forniery	1.816	431
meble gięte	415	306
wyroby koszykarskie	16	60
papa, tektura i papier	973	1.252
celuloza	700	342
metale różne	29	—
żelazo sur. i handlowe	4.093	—

szyny kolejowe	—	4.955
wyroby metal. i żelazne	1.144	1.719
rury żeliwne i żelazne	1.854	1.146
cynk	1.382	696
blacha cynkowa	851	357
różne	4.051	1.463
Razem	*562.125*	*479.269*

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien wzrost ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. tak na wejściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 403 statki (388) o pojemności 402.002 n. r. t. (364.902 n. r. t.), wyszło zaś 402 statki (381) o pojemności 403.773 n. r. t. (342.705 n. r. t.)

Kolejność bander w mies. lipcu rb. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Niemcy — 5, Włochy — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Norwegja — 8, Grecja — 9, Finlandja — 10 itd., wykazując przesunięcie się Anglji z 5-go m. na 4-e (obecnie) na niekorzyść Niemiec, zajmujących obecnie 5-e miejsce, oraz Stanów Zjedn. Am. P. z 8-go m. (w czerwcu) na 7-me, na niekorzyść Norwegji, która zajęła obecnie 8-me miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 państw wobec 16 państw w czerwcu rb. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu rb. wyniósł: 997.5 n. r. t. (940.5 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 40 (43). Średni postój statków wyniósł 53 godziny (53 godz.)

Ruch statków w mies. lipcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	37	63.763	34	62.264
W. M. Gdańsk	3	934	4	1.872
Anglja	24	39.170	25	46.811
Danja	56	43.537	59	43.070
Estonja	3	669	2	452
Finlandja	13	17.539	16	17.876
Grecja	8	20.334	7	18.187
Holandja	8	5.640	9	2.764
Jugosławja	1	2.204	1	2.204
Litwa	2	1.197	2	1.197
Łotwa	6	7.155	5	5.249
Niemcy	61	41.358	62	40.880
Norwegja	24	24.098	24	25.003
Panama	—	—	1	147
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	8	23.536	8	23.536
Szwecja	116	78.479	111	78.856
Włochy	10	23.860	10	23.876
Razem	403	402.002	402	403.773

Ruch pasażerów dzięki intensywnej propagandzie polskich linji żeglugowych i sprzyjających warunków atmosferycznych powiększył się nader poważnie tak w porównaniu z ub. mies. czerwcem, jak również i lipcem 1934 r. Przyjechało bowiem ogółem pasażerów 2.303 (w czerwcu 1.114), w tem: z Anglji — 127, Belgji — 26, Brazylji — 3, Danji — 48, Finlandji — 24, Francji — 26, Holandji — 31, Litwy — 1, Niemiec — 14, Norwegji — 469, Stanów Zjedn. Am. P. — 866, Szwecji — 663 oraz z W. M. Gdańska — 5 osób. Wyjechało zaś 2.605 osób (w czerwcu rb. 848), w tem: do Anglji — 81, Belgji — 1, Danji—587, Finlandji — 1, Francji — 397, Holandji — 1, Łotwy — 1, Norwegji — 473, Stanów Zjedn. Am. P. — 380, Szwecji — 659 oraz do W. M. Gdańska — 22 osoby. W lipcu 1934 przyjechało ogółem 2.010 osób, wyjechało zaś 2.086 osób.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LIPCU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.393 z zużyciem prądu 56.410 kW/h i przeładowano 162.489 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 95.8%, w ubiegłym roku 92,9%, przyrost zatem wynosi 2,9%.

RUCH BUDOWLANY W PORCIE.

W bieżącym sezonie budowlanym zanotować należy ożywioną działalność budowlaną na terenach portowych. Ruch ten zwłaszcza obejmuje budowle prywatne. W ostatnim miesiącu sygnalizowane są daleko zaawansowane roboty przy budowie domu biurowego w porcie f. Polskarob, przy ul. Węglowej, f. Paged — również domu biurowego na Oksywiu. Dalej wykonywane są roboty budowlane przy magazynie i biurach f. Społem przy ul. Polskiej, przy budowie magazynu f. Barcikowski przy ul. Polnej — róg Rotterdamskiej.

Należy również z zadowoleniem podkreślić rozpoczęcie robót przy budowie elewatora zbożowego Państwowych Zakładów Przemysłowo - Zbożowych na nabrzeżu Indyjskiem. W ciągu lipca ukończono zabijanie pali pod fundamenty i odbywa się próbne ich obciążenie. Wreszcie daleko zaawansowane są roboty przy budowie gmachu Urzędu Celnego, gdzie w chwili obecnej wykonywane są roboty stolarskie i posadzkowe.

NOWA LINJA S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

Z dniem 8 bm. S. A. Żegluga Polska uruchomiła nową linję: Gdynia — Gdańsk — Ryga — Liepaja — Kłajpeda, z odjazdami co 14 dni. Do Liepaja statki zawijać będą tylko w miarę posiadania dostatecznego ładunku.

Na razie w braku odpowiedniego dla tej linji własnego statku Żegluga Polska zafrachtowała odpowiedni statek zagraniczny: jest to szwedzki statek „Falken“ o nośności 300 ton. Należy on do statków średniej wielkości spośród stosowanych w bałtyckim ruchu międzyportowym i dowozowo - rozwozowym względem głównych bałtyckich ośrodków portowych, jakiemi są obok Gdyni — Gdańska, Kopenhaga, Stockholm i Göteborg.

Nowa linja ma zdrowe podstawy w rozwoju naszego ośrodka portowego, który dotąd lepiej był związany nawet z dalszemi bałtyckiemi portami, aniżeli z leżącemi tuż w pobliżu portami: Kłajpedą, Liepają i Rygą.

UDZIAŁ ŻEGLUGI POLSKIEJ W RUCHU REGULARNYM NA BLISKI WSCHÓD

S. A. Żegl. Polska już z początkiem września br. wchodzi do rozkładu Svenska Orient Linien w kierunku portów Lewantu dwoma statkami, wobec czego linja staje się skombinowaną: Towarzystwa Polska - Lewant i Żeglugi Polskiej.

Pierwszy statek ze strony Żeglugi Polskiej m/s „Lewant“ jest już w drodze do Gdyni z Alexandrji i Istambul: przybędzie do nas 5-go września i odchodzi do Alexandrji, Jaffy i Haify. Drugi statek s/s „Sarmacja“ odchodzi z Gdyni 15 października również do Alexandrji i portów palestyńskich.

Agentami nowej linji Żeglugi Polskiej są: w Gdyni pp. Rothert & Kilaczycki, maklerzy okrętowi: w Gdańsku p. B. Kilaczycki.

ROZWÓJ SIECI GAZOWEJ W GDYNI.

Rozwój sieci gazowej w Gdyni przedstawia się w sposób następujący:

Za pierwsze półrocze 1934 r. zainstalowano 1.007 gazomierzy, 50 kuchenek gazowych, 20 pieców kąpielowych a gazu zużyto 76.936 m³. Za pierwsze zaś półrocze rb. zainstalowano nowych gazomierzy 1.845, kuchenek gazowych 140 i pieców kąpielowych 76, przyczem gazu zużyto 108.847 m³, czyli że za pierwsze półrocze rb. w porównaniu z pierwszem półroczem r. z. ilość nowozainstalowanych gazomierzy wzrosła o przeszło 80%, ilość kuchenek gazowych wzrosła prawie trzykrotnie, a pieców kąpielowych czterokrotnie, zużycie gazu zwiększyło się blisko o 30%.

Od 1 sierpnia rb. Gazownia Miejska wypracowała niżej podaną taryfę za konsumcję gazu, która obowiązywać będzie od wyżej podanego terminu.

Taryfa domowa:

do 20 m³ po 35 gr za 1 m³
od 21 — 50 m³ po 32 gr za 1 m³
od 51 — 100 m³ po 30 gr za 1 m³
ponad 100 m³ po 29 gr za 1 m³

Taryfa przemysłowa:

od 1 —	50 m³	po 32	gr za 1 m³
od 51 —	100 m³	po 30	gr za 1 m³
od 101 —	150 m³	po 28	gr za 1 m³
od 151 —	250 m³	po 26,5	gr za 1 m³
od 251 —	500 m³	po 25	gr za 1 m³
od 501 —	3.000 m³	po 24	gr za 1 m³

Wyżej podana taryfa została zatwierdzona przez Komisarjat Rządu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

STOSUNKI POLSKO-GDAŃSKIE

Naprężenie w stosunkach polsko - gdańskich, jakie powstało na tle wydania przez Senat gdański rozporządzenia o otwarciu granicy dla bezcłowego wwozu na terytorjum Wolnego Miasta szeregu towarów, usunięte zostało w dniu 8. bm. w wyniku wymiany szeregu dokumentów i ustnych oświadczeń ze strony przedstawicieli Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska.

W pierwszym rzędzie wymienić należy pisemne oświadczenie Senatu gdańskiego o uchyleniu zarządzenia, dotyczącego otwarcia granic W. M. Gdańska dla bezcłowego wwozu towarów na jego terytorjum. W związku z tem nastąpiło ze strony polskiej cofnięcie zarządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 18 lipca o dokonywaniu odprawy celnej towarów, przechodzących przez port gdański na teren Polski. Dalej podpisany został przez obie strony protokół, ustalający pobieranie opłat celnych przy odprawach celnych, dokonywanych przez władze celne w Gdańsku, w złotych i to tak długo, jak waluta gdańska będzie ulegała wahaniom i istnieć będzie na terenie Gdańska reglamentacja w obrocie guldenem, również pozostać mają w mocy zarządzenia ze strony polskiej w dziedzinie opłat kolejowych. W tymże protokóle ustalono, że obie strony mają rozpocząć rokowania w celu zawarcia porozumienia, które uwzględni ujemne oddziaływanie gdańskiej reglamentacji guldena na polski handel i ruch tranzytowy przez obszar W. M. Gdańska oraz na swobodę obrotu gospodarczego pomiędzy Polską a Gdańskiem.

Ponadto przedstawiciele Rządu polskiego złożyli oświadczenie ustne, że umowa portowa z dnia 5 sierpnia 1933 roku i 18 września tegoż roku stanowi nadal prawną i faktyczną podstawę dla kształtowania się gdańskiego obrotu portowego. Przypomnieć w związku z tem należy, że wspomniane umowy ustalały sposoby wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego oraz wyznaczały pewne ilości towarów, przeładunek których był gdańskiemu portowi zagwarantowany.

W związku z załatwieniem w ten sposób zatargu, jaki powstał na tle nienormalnych stosunków wynikłych z powodu dewaluacji guldena, a dalej reglamentacji waluty na terenie W. M. Gdańska, ustalony został kompleks zagadnień, jakie mają być uregulowane w drodze bezpośredniego porozumienia pomiędzy Polską, a W. M. Gdańskiem. Prace ekspertów obu stron nad temi zagadnieniami rozpoczęły się już w Warszawie. Zaznaczyć przy tem wypada, że strona gdańska w oświadczeniu ustnem przewidziała możność przeprowadzenia rozmów pomiędzy Prezesem Banku Polskiego i Banku Gdańskiego na temat sytuacji guldena w związku z jego ujemnem oddziaływaniem na polski handel i obrót tranzytowy oraz wolny obrót gospodarczy pomiędzy Polską a Gdańskiem.

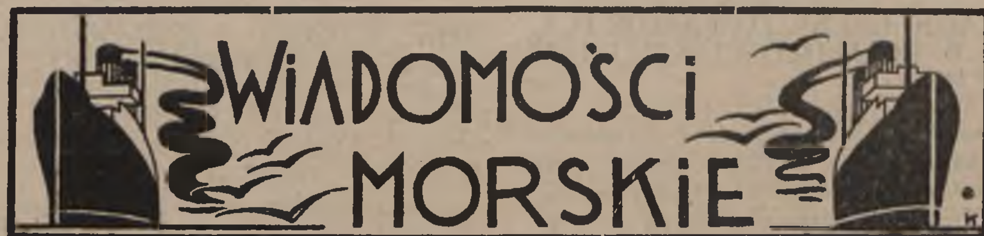
RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU

W miesiącu lipcu br. ruch okrętowy w porcie gdańskim prawie dokładnie odpowiadał ruchowi odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku, o ile mieć na względzie ogólną wielkość tonażu; przewyższał go jednakże znacznie jeśli uwzględniać samą liczbę okrętów. Tak, zawinęło do portu w lipcu br. 478 statków morskich o ogólnej pojemności ładunkowej 241.303 n. t. r., wobec 461 statków z 240.290 n. t. r. w lipcu 1934 r. Wyszło z portu w lipcu br. statków morskich: 473 z 243.961 n. t. r., w lipcu ub. r.: 448 statków z 246.103 n. t. r. — Zwiększenie ilości statków w ruchu tłumaczy się znacznem zwiększeniem ilości zawijających do portu statków żaglowo - motorowych przy jednoczesnem zmniejszeniu udziału w ruchu wielkich statków węglowych. Ilość statków linjowych w ruchu pozostaje bez zmiany, a raczej lekko wzrasta.

Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 189 o ogólnej pojemności 113.064 t., próżnych 265 z 117.673 n. t. r., po bunker lub jako do portu ukrycia przed burzą 24 z 10.566 n. t. r. pojemności. Na wyjściu było: z ładunkiem 413 statków z 208.653 n. t. r., próżnych 36 z 26.777 n. t. r. i jako z portu ukrycia lub po bunkrowaniu tyleż co na wejściu w tej kategorji.

Pod względem kolejności bander nie było żadnych względem poprzednich miesięcy niezwykłych przesunięć. Pierwsze cztery miejsca, jak zwykle w ostatnim czasie zajęły statki: niemieckie — 64.397 n. t. r. w 196 statkach, duńskie — 39.652 t. w 75 statkach, szwedzkie — 33.383 t. w 77 statkach i polskie — 22.810 t. w 31 statkach. Dalej następował tonaż norweski — 18.605 t. w 29 statkach, angielski — 16.735 t. w 18 statkach i fiński — 14.710 t. w 10 statkach. Kolejno następował tonaż: francuski — 7.296 t. w 7 statkach, holenderski — 4.895 t. w 18 statkach (sporo małych motorowców i żagl.-motorowych statków), grecki — 4.739 t. w 2 statkach, łotewski — 3.876 t. w 4 statkach, hiszpański — 2.806 t. w 1 statku, belgijski — 2.529 t. w 1 statku, estoński — 2.180 t. w 3 statkach, gdański — 1.233 t. w 3 statkach, i austrjacki — 134 t w 1 statku.

Ruch pasażerski, za wyłączeniem przystani sopockiej był słaby, choć nieco silniejszy niż w poprzednich miesiącach. Przyjechało morzem 146 osób, w tem z Kopenhagi 56, z Hull 38, z Helsinek 14, ze Stockholmu i z Londynu po 9, z Antwerpii 6, z Oslo 5, z Rotterdamu 4, z Köping 3, z Rygi 2 osoby. Wyjechało morzem: do Kopenhagi 64, do Helsinek 4, do Antwerpji 3 i do Stockholmu 1 osoba. Jak zwykle więc wejściowy ruch pasażerski znacznie przewyższał wyjściowy.



ŚWIATOWE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W DRUGIM KWARTALE R. B.

Według danych Lloyd's Register of Shipping było w budowie w drugim kwartale br. 1.232.531. t. nowego tonażu, co przedstawia lekki wzrost o 13.000 t. względem stanu z dnia 31 marca br.

Tak wysoka liczba dla znajdującego się w budowie tonażu nie była notowana już od września 1932 r.

Szczególnie dużo buduje się statków cysternowych, mimo, że właśnie ten tonaż jest w dużej mierze unieruchomiony: 41 statków cysternowych o pojemności ogólnej 328.036 t.; na pierwszem miejscu przy budowie tego tonażu stoją Niemcy z 83.000 t., dalej następują Holandja z 33.740 t. oraz Szwecja z 33.740 t.

Norwegja, która posiada największą na świecie flotę cysternowców, sama ich nie buduje, zasilając swemi zamówieniami kraje o rozwiniętem budownictwie okrętowem.

Powyższa liczba ogólna dla tonażu będącego w budowie nie obejmuje Związku Sowieckiego, dla którego ścisłe dane są nieznane. Naj-

więcej buduje, — więcej od wszystkich innych krajów razem wziętych, Wielka Brytanja — 722.210 t., w tem 79.000 t. na obce zamówienia, następnie Niemcy — 257.446 t., Szwecja — 94.475 t., Holandja — 75.446 t., Japonja — 65.975 t. i Danja — 65.753 t.

Siłownie turbinowe montowane są na statki w ogólnej mocy 423.000 koni maszynowych na wale, maszyny tłokowe liczą 149.000 KM i wreszcie motory spalinowe 698.000 KM, co wskazuje na przewagę budownictwa motorowego.

ROZWÓJ SOWIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według informacyj fachowej prasy zagranicznej rozwój sowieckiej floty handlowej w latach ostatnich przybrał bardzo poważne rozmiary.

Przed wojną zaledwie 5,4% całego eksportu rosyjskiego przewożono własnemi statkami. natomiast handlowe floty zagraniczne zarabiały na eksporcie rosyjskim od 100 do 120 miljonów rubli złotych. Na początku roku bieżącego ogólny tonaż floty handlowej sowietów o 33% przewyższył tonaż przedwojenny. przyczem statki sowieckie uczestniczyły w 16,3% przewozów sowieckiego eksportu i w 82,8% sowieckiego importu.

Pomimo tego wzrostu udziału własnej floty handlowej w obrotach zagranicznych nie można się spodziewać, aby obce statki usunięte zostały od udziału w tych obrotach.

Według danych prasy sowieckiej w ciągu pierwszego półrocza rb. Sowiety zaczarterowały 1.273 statki obce dla przewozu ładunku w ilości 4,4 milj. ton.

Poza time charter obce statki przewiozły 1.379 tys. ton towarów sowieckich, przy opłaceniu frachtów w wysokości 930 tys. funtów szterlingów. W tym samym okresie roku ubiegłego opłacono frachtów obcym statkom na sumę 1.288 tys. funtów.

Udział w przewozach sowieckich ze strony angielskiej floty handlowej był znaczny, wynosił on w pierwszej połowie roku bieżącego prawie 50%, przyczem wysokość frachtów wypłaconych Anglikom osiągnęła sumę 480 tys. funtów. Jednak w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego, gdy Anglicy zarobili na przewozach sowieckich 824 tys. funtów, widzimy spadek o blisko połowę.

Świadczy to dobitnie o wzroście tonażu floty handlowej sowieckiej, zwłaszcza w związku z rozwojem wymiany towarowej pomiędzy Sowietami a innemi państwami zagranicznemi.

Tak szybki wzrost osiągnięty został drogą nabycia gotowych statków zagranicą, drogą zamówień statków w stoczniach obcych i wreszcie przez wzmożenie budownictwa na stoczniach własnych.

ZWIĘKSZENIE RUCHU TOWARÓW W TRIEŚCIE.

W czerwcu bieżącego roku przeładowano w porcie triesteńskim ogółem 311.149 t. towarów, wobec 284.181 t. w czerwcu roku 1934. Również łączny przywóz i wywóz towarów za całe pierwsze półrocze wykazuje znaczną zwyżkę: w pierwszem półroczu br. przeładowano 2.043.650 t. wobec 1.888.282 t. w pierwszej połowie 1934 r.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

TRAKTOWANIE CELNE TOWARÓW POLSKICH W POSIADŁOŚCIACH FRANCUSKICH.

Ze względu na szczególne zainteresowanie eksporterów polskich sprawą rozwoju stosunków handlowych z posiadłościami francuskiemi podajemy poniżej treść raportu Konsulatu R. P. w Marsylji traktujący wyczerpująco to zagadnienie.

Wymianę towarową Polski z francuskiemi kolonjami, posiadłościami i krajami protektoratu francuskiego reguluje zasadniczo obecnie, podobnie jak i w naszych stosunkach handlowych z Francją, Konwencja Handlowa polsko-francuska z dnia 9 grudnia 1924 r. przy uwzględnieniu wymiany not z 8 lipca 1928 r. i układów kontyngentowych jeśli chodzi o Algierję. Jednakże ze względu na obowiązujące umowy międzynarodowe i bardzo niejednolite regulowanie stosunku Metropolji z poszczególnemi jej posiadłościami, towar polski i obcy w ogólności nie jest jednakowo traktowany w poszczególnych francuskich kolonjach. posiadłościach i krajach protektoratu francuskiego i różnice są nieraz znaczne.

Poszczególne terytorja Francuskiej Afryki Północnej, to jest Algierja, Marokko i Tunizja, posiadają zupełnie odmienne ustroje celne. Także przepisy celne w innych posiadłościach francuskich są niejednakowe pomimo, że są regulowane jedną ustawą francuską z dnia 13 kwietnia 1928 r.

Algierja.

Algierja stanowi wyjątkowo pod względem celnym w bardzo znacznym stopniu terytorjum jednolite z Francją, lecz istnieją wyjątki tego rodzaju w cleniu. jak odnośnie wyrobów mięsnych, cukru, kawy, tytoniu, zapałek etc. Zasadniczo obowiązuje, poza te-

mi zresztą nielicznemi wyjątkami. taryfa celna francuska. Od towarów francuskich przywożonych do Algierji i od towarów algierskich przywożonych do Francji nie pobiera się żadnych opłat celnych, taks statystycznych, ani też nie mają zastosowania formalności celne, lecz pod warunkiem, że transport odbywa się na statkach pod flagą francuską. Wszelkie więc umowy handlowe zawierane z Francją mają bezpośredni wpływ na wymianę towarową z Algierją.

Zasadniczo ograniczenia kontyngentowe i ich wielkość, stosowane przy imporcie do Francji. rozciągają się także automatycznie na terytorjum Algierji. Istnieją jednakże następujące wyjątki:

1. Import węgla do Algierji, którego ten rynek zupełnie nie posiada, nie podlega ograniczeniom importowym:

2. Import drzewa (za wyjątkiem dykt, w stosunku do których kontyngenty Francji rozciągają się na Algierję) do Algierji jest skontyngentowany. lecz w tym wypadku wielkość kontyngentów przyznanych przez Francję nie rozciąga się na Algierję. W drodze wyjątku w Algierji ustanawiana jest osobno wielkość kontyngentów na import drzewa północnego przez Gubernatora Generalnego. Wyjątek ten jest zrozumiały, jeśli się weźmie pod uwagę brak w Algierji odpowiedniego drzewa.

3. Import niewielu towarów, dla nas odgrywających zresztą minimalną rolę, nie podlega ograniczeniom kontyngentowym w Algierji pomimo, że skontyngentowany jest ich przywóz do Francji. Do tych należą szkła do okularów. przyrządy astronomiczne, rysunkowe i t. d., różne maszyny i części fajansowe, porcelanowe, szklane i inne, używane w branży elektrotechnicznej, a także wiele z wyrobów szklanych.

Marokko Francuskie.

Na podstawie traktatu w Algesiras z 1906 roku, od towarów wszelkiego pochodzenia są pobierane przy imporcie do Marokka jednakowe stawki celne. które w stosunku do większości towarów wynoszą wraz z opłatą fiskalną 12,5 proc. ad valorem w Marokku zachodniem, a 7.5 proc. w Marokku wschodniem.

Ograniczenia kontyngentowe nie zostały w Marokku wprowadzone. Ostatnio prowadzona jest akcja w kierunku skontyngentowania importu tkanin i przędzy bawełnianej, jadwabiu, automobili. opon, cukru, cementu i żelaza, lecz istnieją poważne trudności wobec nieprzychylnego ustosunkowania się do tej kwestji poszczególnych sygnatarjuszów traktatu w Algesiras.

Należy wspomnieć, że wydano dn. 30-go stycznia 1933 r. „dahir“, który postanawia, że „w wypadku gdy produkty i towary korzystają z premji eksportowej lub przywilejów analogicznych, które powodują zniżkę cen poniżej zazwyczaj praktykowanych przez różne kraje handlujące z Marokkiem Francuskiem, rząd może ustanowić przy przywozie taksę kompensacyjną“. Ze względu na obowiązujące umowy handlowe Francji z innemi państwami, obejmujące zazwyczaj kolonje i protektoraty francuskie, postanowienia powyżej cytowanego „dahiru“ nie znalazły dotychczas praktycznego zastosowania.

Tunizja.

Biorąc pod uwagę taryfę celną, stosowaną przy imporcie do Tunizji. należy przeprowadzić podział na dwie zasadnicze grupy:

1. Znaczna część towarów podlega tak zw. „Unji Celnej“ francusko-tuniskiej. Towary obce, w tym spisie zawarte, są traktowane pod względem wysokości opłat celnych przy imporcie do Tunizji w zależności od pochodzenia identycznie, jak we Francji.

2. Poza wyjątkiem powyższym, Tunizja zachowała autonomję celną i wszelkie towary zagraniczne, niepodlegające „Unji Celnej“, są clone w Tunizji niezależnie od pochodzenia. W tym wypadku od towarów wszelkiego pochodzenia są pobierane jednakowe stawki celne, a jedynie towary francuskie korzystają z pewnych zniżek celnych.

Praktycznie więc umowy polsko-francuskie lub inne zawierane przez Francję mają wpływ na zniżkę stawek celnych w Tunizji jedynie odnośnie towarów objętych „Unją Celną“ francusko - tunizyjską. Naprzykład z chwilą wypowiedzenia przez Francję Polsce w 1933 r. noty z dnia 7 października 1929 r. podwyższona została automatycznie stawka celna na polską konfekcję w Tunizji z powodu podwyżki cła we Francji. Fakt ten miał miejsce tylko z tego powodu, że konfekcja jest objęta omawianą „Unją Celną“.

Nie zostały wprowadzone ograniczenia kontyngentowe w Tunizji, lecz dekretem z dnia 6 marca 1934 r. Dyrektorzy Skarbu oraz Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji zostali upoważnieni do wydawania rozporządzeń, wprowadzających zezwolenie importu na towary, które podlegają ograniczeniom kontyngentowym we Francji. Zezwolenia te są wydawane bez powziętych z góry ograniczeń i chwilowo zostały one wprowadzone tylko odnośnie roślin strączkowych, jęczmienia oraz nawozów sztucznych.

Francuska Afryka Zachodnia.

We Francuskiej Afryce Zachodniej są pobierane stawki celne w wysokości niezależnej zupełnie od taryfy francuskiej. Kolonje należące do Francuskiej Afryki Za-

chodniej (podział administracyjny) należy pod względem celnym podzielić na dwie zasadnicze grupy:

1) Przy imporcie do Senegalu, Sudanu Francuskiego, Gwinei Francuskiej, Maurytanji i Nigru zasadniczo na podstawie dekretu z 1905 roku zostaje pobierana stawka celna 5 proc. ad valorem od towarów wszelkiego pochodzenia, przyczem towary pochodzenia niefrancuskiego podlegają 7 proc. dopłacie (surtaxe).

2) W Dahomey i Wybrzeżu Kości Słoniowej, podlegającym konwencji z dnia 24-go czerwca 1898 r., stawka celna wynosi zasadniczo 10 proc ad valorem od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także i francuskich. Towary obce przy imporcie do Dahomey i do Wybrzeża Kości Słoniowej nie mogą być traktowane gorzej od francuskich.

Należy jednakże zaznaczyć, że istnieje dość dużo wyjątków, zawartych w specjalnej tabeli, i stawki celne w stosunku do niektórych towarów są większe lub mniejsze zależnie od potrzeb.

Praktycznie więc umowy handlowe Francji z państwami zagranicznemi nie wpływają na uprzywilejowanie towarów pod względem celnym we Francuskiej Afryce Zachodniej i to samo odnosi się do obecnych stosunków polsko-francuskich.

Togo (Mandat Francuski).

Taryfa celna Toga, nosząca charakter fiskalny, została wprowadzona rozporządzeniem Komisarza z dnia 23 listopada 1920 r. — Od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także francuskich, są pobierane opłaty importowe jednakowe, które odnośnie wielu towarów wynoszą 10 proc. ad valorem.

Wobec konieczności jednakowego traktowania towarów wszelkiego pochodzenia zasadniczo umowy międzynarodowe Francji nie wpływają na uzyskanie żadnych przywilejów celnych w Togo. Żadne ograniczenia kontyngentowe nie zostały wprowadzone.

Kamerun (Mandat Francuski).

Ustrój celny Kamerunu został ustanowiony dekretem z dnia 7 sierpnia 1920 r., który wprowadził na tem terytorjum dekret z 11 października 1912 r., regulujący stawki celne we Francuskiej Afryce Równikowej, za wyjątkiem kolonji Gabonu. Na podstawie art. 22 Traktatu Pokoju z dnia 28-go czerwca 1919 r., podobnie jak w Togo, towary wszelkiego bez wyjątku pochodzenia są w Kamerunie traktowane jednakowo pod względem celnym.

Wobec konieczności jednakowego traktowania towarów wszelkiego pochodzenia umowy międzynarodowe Francji nie wpływają na uzyskanie żadnych przywilejów celnych w Kamerunie. Żadne ograniczenia kontyngentowe nie zostały wprowadzone.

Francuska Afryka Równikowa.

Na podstawie konwencji Saint-Germain-en Laye z dnia 10 września 1919 r. nie może być wprowadzona żadna różnica w traktowaniu tak przy imporcie, jak i eksporcie w kolonjach grupy, znajdującej się w Basenie Konwencyjnym Konga, między towarami przychodzącemi lub wysyłanemi do Francji i towarami przychodzącemi lub wysyłanemi do państw innych. Postanowieniom tym podlegają wszystkie kolonje Francuskiej Afryki Równikowej za wyjątkiem Gabonu. który znajduje się poza tą zoną.

Należy więc pod względem celnym przeprowadzić podział na dwie zasadnicze grupy:

1) Średnie Kongo, Ubangi-Chari i Czad, w których od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także francuskich, zostaje pobierane jednakowe cło o charakterze fiskalnym;

2) W kolonji Gabon od towarów wszelkiego pochodzenia pobierane są stawki celne o charakterze fiskalnym, a oprócz tego od towarów obcych, za wyjątkiem francuskich, należy uiścić ponadto specjalną dopłatę, tak zw. „surtaxe“, mającą charakter cła. Wysokość tej dopłaty jest niezależną od pochodzenia towaru.

Jak z powyższego wynika, umowy handlowe Francji, zawierane z innemi państwami, nie wpływają na uzyskanie jakichkolwiek korzyści celnych w całej Francuskiej Afryce Równikowej. Żadne ograniczenia kontyngentowe we Francuskiej Afryce Równikowej nie zostały wprowadzone.

Somali Francuskie.

W Somali nie ma zastosowania francuska taryfa celna. Taryfa celna lokalna ma zastosowanie do towarów zagranicznych, za wyjątkiem francuskich. Ponadto towary francuskie i obce opłacają przy imporcie do Somali: a) taksę specjalną, przeznaczoną na rozwój handlu, b) taksę konsumcyjną lokalną, c) opłaty portowe, statystyczne i inne o mniejszem znaczeniu.

Ograniczenia kontyngentowe nie mają zastosowania.

Posiadłości francuskie w Indjach.

W posiadłościach tych nie mają zastosowania zasadniczo stawki celne i Pondichery oraz Karikal są wolnemi portami. Jednakże niektóre artykuły podlegają opłatom wejściowym i konsumcyjnym. Niema ograniczeń kontyngentowych.

Saint-Pierre i Miquelon.

Francuska taryfa celna nie obowiązuje. Produkty pochodzenia francuskiego i algierskiego nie podlegają opłatom celnym. W sto-

sunku do towarów innego pochodzenia stosowana jest taryfa specjalna kolonji, wprowadzona dekretem z dnia 23 kwietnia 1914 roku. Niema ograniczeń kontyngentowych.

Nowa Kaledonja.

Obowiązuje specjalna taryfa celna lokalna w stosunku do towarów pochodzenia obcego, a więc za wyjątkiem francuskich, w której istnieją dwie kolumny stawek: taryfa generalna i taryfa minimalna. Towary pochodzenia francuskiego są wolne od opłat celnych. Klasyfikacja towarów w taryfie jest wzorowana na podstawie taryfy francuskiej, lecz stawki celne są różne.

Ocanja Francuska.

Obowiązuje specjalna taryfa celna lokalna w stosunku do towarów obcego pochodzenia, która posiada jedną kolumnę stawek celnych. Towary pochodzenia francuskiego są wolne od opłat celnych.

Nowe Hebrydy.

Zasadniczo towary obce i francuskie nie podlegają opłatom celnym, lecz istnieje system taks konsumcyjnych, pobieranych w momencie importu.

Osobną grupę stanowią kolonje: Indochiny, Francuskie, Madagaskar z przyległościami, Gwadelupa z przyległościami, Martinika, Guyana i Reunion.

Na podstawie artykułu 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 1928 r. o Ustroju Celnym Kolonij „produkty pochodzenia francuskiego i algierskiego nie podlegają opłatom celnym w kolonjach, należących do tej grupy. Wzajemnie produkty z tych kolonij pochodzące, nie podlegają cłu we Francji i Algierji".

Odnośnie towarów obcych artykul 4-ty tejże ustawy postanawia:

„Stawki celne taryfy generalnej i taryfy minimalnej jakoteż prohibicje importowe taryfy celnej Metropolji rozciągają się na produkty zagraniczne, importowane do kolonij tej grupy.

Zarządzenia prawne i reglamentacyjne dotyczące taryfy celnej winny być ogłoszone w tych kolonjach w ciągu 4-ch miesięcy od daty opublikowania ich w „Journal Officiel" Republiki Francuskiej.

Ograniczenia kontyngentowe, stosowane we Francji, nie zostały wprowadzone w tych kolonjach. Skontyngentowany jednakże został import wyrobów bawełnianych i jedwabnych do Madagaskaru i Indochin, lecz wielkość kontyngentów zostaje określana dla każdej z tych kolonij osobno.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że jednakże wyznaczone organizacje w tych kolonjach mogą stawiać wnioski w kierunku zastosowania innej specjalnej stawki celnej, różnej od wprowadzonej w Metropolji, biorąc pod uwagę potrzeby odnośnej kolonji. Wniosek taki może być zaakceptowany lub odrzucony przez Ministerstwo Kolonij w Paryżu.

Zasadniczo więc obowiązuje taryfa celna francuska, lecz istnieje szereg wyjątków w poszczególnych kolonjach. Umowy handlowe Francji mogą wpływać w znacznym stopniu na wysokość stosowanych stawek celnych w tych poszczególnych kolonjach.

* * *

Reasumując należy skonstatować, że około 19% całego importu kolonij, posiadłości i krajów protektoratu francuskiego (za wyjątkiem Syrji) przypada na rynki: Marokko Francuskie. Togo, Kamerun, z francuskiej Afryki Zachodniej, Dahomey i Wybrzeże Kości Słoniowej: z Francuskiej Afryki Równikowej na Średnie Kongo, Ubangi-Chari i Czad. Import do tych rynków nie podlega żadnym ograniczeniom i towary wszelkiego pochodzenia bez wyjątku (także francuskie) są traktowane w nich jednakowo pod względem celnym. Eksport do tych rynków jest zawsze więc możliwy pod warunkiem, że ceny są konkurencyjne. W innych posiadłościach francuskich należy brać pod uwagę obowiązujące przepisy celne lokalne lub też taryfę francuską w zależności od normującej te kwestje ustawy francuskiej z dnia 13 kwietnia 1928 r. o Ustroju Celnym Kolonij oraz dokonywanych następnie na jej podstawie zmian.

OPŁATY LICENCYJNE WE WŁOSZECH.

Ogłoszony w „Gazzetta Ufficiale" z dnia 17 czerwca dekret królewski z daty 13 maja br. Nr. 894. wydany w porozumieniu z Radą Ministrów i na wniosek Ministra Finansów łącznie z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj, Rolnictwa i Sprawiedliwości, postanawia, że na towary importowane za zezwoleniem ministerjalnem nakłada się specjalną opłatę licencyjną w wysokości 3% od wartości towaru.

Wpływy z tych opłat tworzyć będą specjalne konto w preliminarzu budżetowym po stronie dochodów państwowych. W granicach ogólnych wpływów z tych opłat powstałych pokrywane będą wydatki związane z organizacją handlu zagranicznego, według norm i zarządzeń ustalonych przez Ministra Finansów w porozumieniu z innymi, zainteresowanymi ministrami. Wydatki te uwzględniane będą przy układaniu budżetu Ministerstwa Finansów.

Przepisy wykonawcze do dekretu oraz ewentualne zwolnienia od opłat licencyjnych wydane zostaną przez Ministra Finansów.

Równocześnie uchylony został dekret z 23 marca 1933 r. nakładający pewną opłatę licencyjną na towary sprowadzane za zezwoleniem ministerjalnem z tych państw, w których analogicznemu traktowaniu poddają towary przywożone z Włoch.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1935 r.

AUSTRJA. W Związkowym Dzienniku Ustaw z 23 lipca pod poz. 315 ukazała się ustawa, wprowadzająca podwyższenie opłaty licencyjnej pobieranej przy przywozie jęczmienia pastewnego oraz kukurydzy z szyl. 6 na szyl. 9 za 100 kg. Ostatnia podwyżk miała miejsce 8 maja br. (z szyl. 4 na 6). Wpływy uzyskane z tej podwyżki przeznaczone są wyłącznie na cele rolnicze, w szczególności na subwencje dla rolników w okolicach górskich w zakresie zaopatrywania w pasze oraz na popieranie zbytu zwierząt i produktów zwierzęcych.

Opłata licencyjna od owsa i mąki pastewnej wynosić będzie nadal szyl. 4. od innych pasz jak buraki płatki buraczane, mączka rybna i mięsna, otręby itp szyl. 3 do 100 kg.

W Dzienniku Ustaw Zw. z dnia 11 lipca 1935 r. ogłoszone zostało rozporządzenie Związkowego Ministra Skarbu i Związkowego Ministra Handlu i Komunikacji. w porozumieniu ze Związkowym Ministrem Rolnictwa i Leśnictwa, dotyczące przywozu i wywozu.

Dołączona do 1-go rozporządzenia, zawierającego zakazy przywozu (B. G. Bl. Nr. 121/32) lista towarów. których przywóz do Austrji bez specjalnego pozwolenia jest zakazany, rozszerzona została przez uzupełnienie jej następującemi towarami:

	z poz. austr. tar. celn.
1) używane stoły tkackie dla wełny owczej	440 b
2) używane maszyny przędzalnicze dla przędzy zgrzebnej, używane maszyny i aparaty do bielenia, farbowania, drukowania, przyrządzenia itd. maszyny do wyrobu pończoch bawełnianych	440 d
3) natrium hydrosulfit	500 p

Załącznik B rozporządzenia, dotyczącego przywozu, wywozu i przewozu (B. G. Bl. Nr. 77/25), zawierający listę tych towarów, których wywóz z Austrji bez pozwolenia jest zakazany, uzupełniony, względnie zmieniony został następująco:

	z poz. austr. tar. celn.
Dopisano jako pozycję 3:	
1) konie wyścigowe	36 a
Skreślono:	
1) poz. 3 ryby rozplodowe jakoteż roczny i dwuletni narybek	60
2) poz. 4 żołądki cielęce	69
3) poz. 8 jedwab sztuczny	194
4) poz. 10 inne aniżeli zielone, świeże tarte drzewo wiśniowe (suszone, tarte drzewo wiśniowe), progi kolejowe	295
5) poz. 16 węgiel z kości zwierzęcych, mączka z krwi, ścięgna zwierzęce, odpadki mięsa dla celów nawozowych i suche nawozy kompostowe	554

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dn. ogłoszenia. Nowe zakazy przywozu, dotyczące maszyn używanych wprowadzone zostały jako ochrona austrjackiego przemysłu tekstylnego. Lista ich ma być w najbliższym czasie rozszerzona.

BELGJA. Z dniem 15 lipca weszły w życie nowe cła na niektóre artykuły chemiczne (łącznie ze sztucznym jedwabiem), na auta i części karoserji, oraz guziki.

poz. 411	klej kostny. z nerwów, ze skóry: a) w płytach lub w proszku: b) w płynie lub masie.
poz. 327	węglan wapnia;
poz. 704	
p. B, 1, 2, 3	dętki kauczukowe;
ex poz. 871b	wanny z żelaza lanego;
poz. 844	flakony i butelki zwyczajne o objętości ponad 0,25 litra do 12 litrów;
poz. 161	gips, wapnowany, również mielony.

CHINY. Pobieranie 5% dodatku do ceł zostało przedłużone na dalszy okres roczny.

Wwóz papieru banknotowego został zastrzeżony wyłącznie dla Centralnego Banku Chińskiego.

EGIPT. Od 4 lipca br. uległy zmianie cła na owoce.

ESTONJA. Cło na przędzę ze sztucznego jedwabiu zostało znacznie obniżone.

Dnia 9 lipca br. opublikowano rozporządzenie, w myśl którego len i odpadki lnu mogą być wwożone tylko na podstawie zezwolenia.

FANCJA. Rozporządzenie z 14 lipca br. ustala cła na szpule do nawijania filmów fotograficznych i kinematograficznych.

Ustawa z dnia 2 lipca br. wprowadziła zakaz przywozu na szereg artykułów tłuszczowych, między innemi na kwas stearynowy i świece.

Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie taryfikacyjne dotyczące szaf chłodzących. wwożonych bez aparatów elektrycznych lub chłodniczych.

GRECJA. Administracja poczt w Atenach wyjaśniła, że paczki pocztowe przesyłane do Grecji nie muszą być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. Ukazały się zarządzenia kontyngentowe, przedłużające okres skontyngentowania następujących artykułów:

Azotowe nawozy sztuczne: Okres skontyngentowania 1. VII. 35 — 1. X. 35. Okres bazowy 1. VII. 32 — 1. VII. 33 (uprzednio 1. I. — 1. VII. 35). Ustawowo przysługuje 30% wagowego importu w okresie bazowym (urzepdnio 30% wartościowego importu).

Saletra chilijska: Okres skontyngentowania 1. VII. 35 — 1. X. 35. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100% wagi) bez zmian.

Jednocześnie skontyngentowano import następujących artykułów:

Azotniak wapna: Okres skontyngent. 1. 7. 35— 1. 10. 35. Okres bazowy 1. 7. 34—1. X. 34. Ustawowo przysługuje 100% wag. importu.

Woda amoniakowa: Okres skontyngentowania 1. 7. 35 — 1. 10. 35. Okres bazowy 1. 7. 34 — 1. 10. 34 Ustawowo przysługuje 100% wag. importu.

Kontyngentowanie wwozu makuchów zostało przedłużone bez zmian na nowy okres roczny, tj. do 1 sierpnia 1936 r.

Holenderska Centrala Rolnicza wyjaśnia, że koszyki z wiórów podlegają monopolowi handlu zagranicznego wyrobami koszykarskiemi.

Rozporządzenie z 11 czerwca br. rozszerza listę towarów wymagających licencji wwozowej na następujące nowe grupy towarów: 1) wełniane i półwełniane materjały, 2) jedwabne i półjedwabne materjały, 3) materjały ze sztucznego jedwabiu. 4) lniane i półlniane materjały, 5) wełniane bajowe nakrycia (wollene moltondecken), 6) chusteczki, 7) materjały ubraniowe z aksamitu i pluszu, także z bawełnianego aksamitu i pluszu.

INDOCHINY. Został wprowadzony obowiązek znakowania pochodzenia na instrumentach strunowych i bieliźnie.

Rada rządząca postanowiła w całości lub częściowo wprowadzić dekrety francuskie dotyczące zmian celnych, a mianowicie w sprawie: 1) tłuszczów świńskich i piór wiecznych oraz ołówków. 2) moszczu jabłecznego i gruszkowego, 3) różnych towarów. w myśl dekretu z 15. XI. 1934 r.

IRLANDJA. Wwóz świec i mydła został skontyngentowany rozporządzeniem z 13 lipca br.

KANADA. Ustalone przez Ministra Skarbu wartości jako podstawy dla obliczenia cła ad valorem na kapelusze, czapki i formy kapelusznicze zostały cofnięte.

Syrop slodowy używany dla celów przemysłowych został zwolniony z podatku kosumcyjnego.

Nastąpiła zniżka stawek celnych na niektóre perfumy zawierające alkohol oraz na wyroby przędzowe (np. tkaniny siatkowe).

Premjer kanadyjski Bennet zapowiedział. że Kanada nałoży opłatę celną w wysokości 33 i pół proc. ad valorem na towary japońskie, przywożone do Kanady. Krok rządu kanadyjskiego stanowić będzie odpowiedź na obciążenie przez Japonję towarów kanadyjskich cłem w wysokości 50 proc.

Rokowania w sprawie zaniechania wojny celnej pomiędzy Japonją i Kanadą będą — zdaniem premjera Bennetta — prowadzone.

LITWA. Upoważnienie Min. Finansów do stosowania zwykłych stawek celnych względem państw, nieposiadających traktatów handlowych z Litwą, zostało przedłużone do końca rb.

NIEMCY. W dniu 29 bm. wchodzi w życie nowe rozporządzenie w Niemczech, zaostrzające dotychczasowe postanowienia o kontroli dewizowej, przewidziane w t. zw. „nowym planie gospodarczym" z dnia 4 lutego rb. Mianowicie stosownie do przepisów dotychczas obowiązujących istniała możność importu do Niemiec towarów niezaopatrzonych w świadectwa dewizowe. Tego rodzaju import nie gwarantował przydziału dewiz, dopuszczał jednak możliwości wprowadzenia do Niemiec towarów zagranicznych. które w ogólności powodowały jednak wzrost zadłużenia Niemiec wobec zagranicy. By temu przeciwdziałać, ogłoszono zarządzenie o którem wyżej była mowa, nakazujące przy imporcie określonych towarów przedkładać świadectwo dewizowe bądź dokument równoznaczny z tem świadectwem. Lista towarów których import uzależniony jest w sposób powyższy od uzyskania pozwolenia dewizowego będzie ustalana przez Centralę Dewiz w Berlinie. Jako dokumenty równoznaczne ze świadectwem dewizowem są uznane: pozwolenia wystawiane przez urzędy nadzoru, pozwolenia władz dewizowych. poświadczenia władz dewizowych, poświadczenia władz dewizowych o zgodzie na przeprowadzenie prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych i inne. Rozporządzenie przewiduje, że omówione przepisy stosowane będą do towarów pochodzących z wszelkich krajów. Centrala Dewiz w Berlinie ustaliła już pierwszą listę towarów, których import wymaga bezwzględnego przedłożenia pozwoleń dewizowych lub kompensacyjnych. Należy zaznaczyć, że bez tych pozwoleń nie będzie przeprowadzana odprawa celna importowanych towarów.

Uległa zmianie na podstawie rozporządzenia z 15 lipca br. pozycja 95 taryfy celnej dotycząca żołędzi, dzikich kasztanów i innych nasion leśnych oraz pozycja 123 dotycząca raków morskich. Uległa także zmianie pozycja 12 (łubin) oraz inne pozycje, jednak te ostatnie pozostały niezmienione co do wysokości stawek celnych.

NORWEGJA. Z dn. 15. VII. 33 została zniesiona w Norwegji reglamentacja importu obuwia gumowego, wprowadzona w życie zarządzeniem król. z dnia 9 marca 1934 roku. Jednocześnie została wprowadzona również od dnia 15. VII. 33 r. podwyżka stawki celnej na obuwie płócienne z podeszwą gumową w zasadniczej wysokości kor. norw. 1.20 do 1,25 za 1 kg. Dodatkowe opłaty celne wynoszą jak dotychczas około 80 proc.

RUMUNJA. Dyrekcja Handlu Zagr. rozpoczęła wydawać od 15. VII. 33 pozwolenia przywozowe na import towarów w ciągu III kwart. rb. do wysokości 60 proc. przeciętnej kwoty przywozowej z r. 1934, w granicach rozporządzalnych kwot dewizowych. Wnioski o pozwolenia będą przyjmowane do dnia 5. VIII. 1933.

STANY ZJEDNOCZONE. Okólnik komisarza cel wprowadza obowiązek znakowania krajem pochodzenia skóry na rękawiczki, oraz niewykończonych rękawiczek.

Pojawiły się decyzje Trybunału Celnego dotyczące gongów, widelcy z kości, strun chirurgicznych (surgical gut), krwi suszonej, suszonego białka z krwi, artykułów ze szkła i metalu stanowiących części maszyn destylacyjnych i oczyszczających, nieprzemakalnych tkanin, oraz noży i ostrzy.

Urząd Skarbu zniósł z dniem 2 lipca br. t. zw. podejrzenie dumpingowe względem mąki żytniej pochodzenia polskiego. Tem samem wszelkie opłaty dodatkowe, jakim z powodu podejrzenia dumpingowego podlegała polska mąka żytnia, nie mogą być pobierane.

SZWAJCARJA. Stawki dla derywatów smoły z węgla kamiennego oraz dla gazów grzejnych (butan. propan itp.) zostały zmniejszone.

TUNIS. Weszły w życie na obszarze Tunisu dekrety francuskie dotyczące: 1) produktów z Bułgarji wwożonych na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania, 2) różnych tkanin jedwabnych, 3) artykułów ołowianych, 4) koni rzeźnych oraz 5) wprowadzenia postanowień traktatu handlowego francusko-holenderskiego.

URUGWAJ. Cło na ołówki uległo zmianie.

WIELKA BRYTANJA. Krążą pogłoski jakoby Ministerstwo Rolnictwa zamierzało żądać podwyżki cła na masło. Ze względu na istnienie stawki zafiksowanej w traktacie z Danją możliwość realizacji powyższego zamiaru jest niewielka.

Rozporządzenie z 15 lipca rb. wprowadza obowiązek znakowania kraju pochodzenia soli, oraz ubrań damskich i dziewczęcych.

WŁOCHY. Rozporządzenie ministra finansów określa stawkę podatku obrotowego (0,15 lira od q) na importowane drzewo jodłowe, modrzewiowe i sosnowe, o ile drzewo to zostało w ramach kontyngentu zwolnione od cła specyficznego i ad valorem.

W myśl włoskich przepisów dewizowych osoby wyjeżdżające z Włoch mogą posiadać kwoty nieprzewyższające 2.000 lirów (w banknotach niewyższych niż po 100 lirów. Natomiast do Włoch mogą być przywożone tylko te banknoty 1000 i 500-lirowe, które znalazły się poza granicami Włoch przed 15 grudnia 1934 r., co musi być należycie udowodnione w Banca d'Italia, który udziela pozwoleń na przywóz takich banknotów. W celu uniknięcia trudności wskazane jest, aby należności z Polski były przekazywane w czekach. Przy przekazywaniu do Włoch banknotów mniejszych od 500-lirowych instytucje bankowe mają sprawdzać i notować zleceniodawców.

SPIS EKSPORTERÓW POLSKICH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych, iż wyszedł z druku „Spis Eksporterów Polskich" (1935), który sprzedawany jest w cenie po zł 5 za egzemplarz.

Odnośne wydawnictwo można nabyć w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Warszawie.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

W SPRAWIE EKSPORTU SKÓREK ZAJĘCZYCH I KRÓLICZYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Istnieją poważne możliwości wywozu z Polski do Ameryki skórek króliczych i zajęczych.

Bliższych w tej sprawie informacyj może udzielić Referat Eksportowy naszej Izby.

FIRMY POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Polsce, która posiada stosunki handlowe z rynkiem Zach. Indyj Brytyjskich, pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami wyrobów szklanych, emaljowanych i garncarskich w celu wywozu do Indyj Bryt. P/18173/3B/C.

Firma agenturowa polska, która utrzymuje stosunki handlowe z rynkiem marokkańskim, chce nawiązać kontakt z polskimi producentami konfekcji męskiej i dziecinnej w celu wywozu jej do Marokka. P/18830/3B/C.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskim eksporterem skóry chromowej (box - calf). P/16623/3B/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski bronzu w proszku w opakowaniu blaszanem. P/19708/21/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski obić metalowych do drzwi. P/19708/21/Ro.

Firma portugalska interesuje się importem z Polski rur lanych i ciągnionych. P/19720/43/Ro.

Egipskie Ministerstwo Robót Publicznych ogłosiło przetarg na dostawę urządzeń i instalacyj na stacji pomp w El-Galławia. P/19677/3E/Ro.

Firma Portugalska interesuje się importem z Polski drutu żelaznego. P/19720/43/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Z RYNKU FRACHTOWEGO

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1935 R.

Na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim panowało w lipcu znaczne ożywienie co spowodowało już w połowie miesiąca zwyżkę frachtową. Jednak już pod koniec miesiąca pod wpływem nadmiernej podaży tonażu, stawki frachtowe powracały do dotychczasowego poziomu. Wyjątek stanowią notowania frachtowe z Gdyni — Gdańska do portów włoskich, wykazujące w dalszym ciągu tendencję zwyżkową przy dobrej podaży ładunków. W okresie sprawozdawczym zawarto między innemi następujące kontrakty.

Drzewo:

ca 1000 stds. D. B. B. do Londynu S. C. D., albo Hull Victoria Dock sh. 27/9 za stds. Baltwood net

ca 425 stds. D. B. B. Gdynia/West-Hartlepool sh. 32/— za stds. Baltwood net

ca 380 stds. D. B. B. Gdynia Grimsby sh. 28/— za stds. Baltwood net

ca 500 stds. D. B. B. Gdynia/Gent sh. 26/— za stds. Baltwood net

ca 450 stds. D. B. B. Gdynia/Great Yarmouth sh. 31/— za stds. Baltwood net

ca 800 stds. D. B. B. Gdynia/Garston sh. 35/— za stds. Baltwood net

ca 300 stds. D. B. B. Gdynia/Southampton sh. 32/— za stds. Baltwood net

Zboże:

Eksport do Holandji i Belgji w obecnym okresie przedżniwnym był dość nieznaczny. Stawki frachtowe pozostawały na dotychczasowych, za które płacono Rmk. 4,— za 1000 partje mogły być prawie bez wyjątku zabrane przez statki linjowe. Eksport zboża do Danji był wykonywany przedewszystkiem przy pomocy małych statków motorowo - żaglowych, za które płacono Rmk. 4,— za 1000 kg do jednego portu duńskiego, położonego niebardziej na północ jak Aarhus. Pod koniec miesiąca zaznaczała się tutaj tendencja zwyżkowa, wywołana brakiem odpowiedniego tonażu.

Cukier:

Wyekspedjowano w lipcu szereg statków o wielkości 1.200 to. z ładunkami cukru do Płd. Finlandji, przyczem stawka frachtowa wynosi sh. 5/—. Należy wspomnieć o zafrachtowaniu statku 2.000 to. do Hull po sh. 7/—.

Węgiel:

Eksport do Szwecji, Holandji, Belgji oraz portów Morza Śródziemnego był ożywiony, natomiast do Francji zmniejszył się wskutek obniżenia ceny na francuskim rynku wewnętrznym o 30 proc. Miarodajne czynniki francuskie spodziewają się przez zarządzenie to zwiększyć zdolność konkurencyjną francuskich kopalń oraz zatrudnić znaczniejszą ilość górników niż dotychczas

Znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

2.500 to. Rouen frcs. 23,—

3.500 „ „ „ 24.30
2.500 „ Bordeaux „ 30.—
1.200 to. Nizza sh. 11/9 Medcon-Charter, koszty wyładunku sh. 1/—
2.600 to. Antwerpja sh. 4/1½ wyładunek dzienny 2.000 to.
2.600 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 2.000 to.
3.300 to. Zeebrügge sh. 3/9 wyładunek dzienny 2.000 to.
2.800 to. Brügge sh. 4/3 wyładunek dzienny 1.750 to.
2.000 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 1.500 to.
2.700 to. Amsterdam sh. 5/— wyładunek dzienny 1.200 to.
2.900 to. Rotterdam sh. 5/— wyładunek dzienny 1.000 to.

2.000 to.	Gräggnäs	sh. 4/6
6.300 „	Buenos Aires	sh. 10/6
6.600 „	Genua	sh. 9/6
8.800 „	„	sh. 9/3½
5.000 „	Malta	sh. 10/3
7.200 „	Triest	sh. 10/4½
5.300 „	Wenecja	sh. 10/7½
6.300 „	Spalato albo Susa	sh. 10/—
6.800 „	Piräus	sh. 9/1½

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIA GDYNI Z ZAPLECZEM DROGĄ WODNĄ

Komunikację wodną pomiędzy zapleczem a Gdańskiem i Gdynią utrzymują Tow. „Vistula“, „Lloyd Bydgoski“ i Spółdzielnia Żeglugowa i Oszczędnościowa „Wisła“.

Z wyżej wymienionych towarzystw „Vistula“ posiada na linjach pasażerskich statek salonowy morsko-rzeczny „Carmen“ o pojemności 350 ton, kursujący stale między Gdynią a Tczewem. Od Tczewa do Warszawy chodzi 5 parostatków pośpiesznych, salonowych, ogólnej pojemności 745 ton i 29 statków towarowo-pasażerskich o ogólnej pojemności 3.911 ton, kursujących na tejże i innych trasach.

Na linjach towarowych: 5 parostatków holowniczych rzecznych o pojemn. 1.125 ton, 3 parostatki towarowo-morskie o pojemności 850 ton i tabor bezlinkowy około 5.000 ton pojemności, wreszcie barek własnych zaczarterowanych około 10.000 ton.

Towarzystwo to przewozi wszelkiego rodzaju ładunki w komunikacji pośpiesznej na całej linji Wisły od Sandomierza do Gdańska i Gdyni, przez co łączy obydwa nasze porty morskie z wszystkiemi miastami, położonemi nad Wisłą aż do Sandomierza włącznie.

Ze względu na stałe zwiększanie się transportu ładunków z wewnątrz kraju do Gdyni, towarzystwo powiększyło swe składy w porcie gdyńskim w tym roku, urządzając specjalne komory chłodnicze dla łatwo psujących się towarów.

Z ładunków masowych z wewnątrz kraju na rynek gdyński przychodzi najwięcej mąki, smarów, artykułów budowlanych, wyrobów drzewnych, piwa, jarzyn i owoców. Z towarów eksportowych idą tą drogą większe ilości manufaktury z Łodzi, przeznaczone na eksport do Anglji i Ameryki, pierze, puch, cement itp.

W tym roku jak i w latach poprzednich, na linji Warszawa — Tczew — Gdynia kursują stale z Warszawy do Tczewa pośpieszne statki pasażerskie.

Lloyd Bydgoski ma swój tabor nawigacyjny przystosowany do transportu towarów masowych, głównie przeznaczonych na eksport, jak cukier, zboże, pewna ilość sody itp. Za rok 1934 tą linją przewieziono około 25.000 ton towarów, a rb. wskazuje, że frekwencja ta zostanie utrzymana.

Spółdzielnia Żeglugowa i Oszczędnościowa Wisła z siedzibą w Gdańsku, nastawiona jest jedynie na przewóz ładunków masowych, z przeznaczeniem na eksport.

SPRAWY TURYSTYCZNE

WYCIECZKA DO NOWEGO YORKU, URZĄDZONA PRZEZ IZBĘ HANDLOWĄ POLSKO-AMERYKAŃSKĄ W ZWIĄZKU Z INAUGURACYJNĄ PODRÓŻĄ M/S. „PIŁSUDSKI“

Za miesiąc nowy transatlantyk polski m/s „Piłsudski“ wyruszy z Gdyni w pierwszą swą podróż do Ameryki Północnej. Będzie to wydarzeniem wielkiej wagi dla żeglugi polskiej, która w ten sposób uzyska nowe, szybkie i w wyjątkowo pomyślnych warunkach odbywające się połączenie ze Stanami Zjednoczonemi i Kanadą. Zaznaczyć przy tem wypada, że M/S „Piłsudski“ w komunikacji pomiędzy Gdynią a Ameryką Północną będzie okrętem najszybszym, najbardziej nowoczesnym i komfortowym nie tylko dla podróży z Polski ale i ze wszystkich państw nadbałtyckich. — „Dziewicza“ podróż M/S „Piłsudski“ do Ameryki daje powód do specjalnej manifestacji ze strony polskiej i jako taka nabiera wielkiego znaczenia propagandowego. W podróży tej weźmie udział szereg dygnitarzy państwowych i przedstawicieli sfer gospodarczych.

Doceniając znaczenie tej pierwszej podróży M/S „Pilsudski" dla kształtowania się stosunków polsko - amerykańskich Izba Handlowa Polsko - Amerykańska w Warszawie organizuje wycieczkę dla osób, które z tej wyjątkowej okazji zechcą skorzystać dla nawiązania kontaktów zarówno handlowych jak i towarzyskich ze społeczeństwem amerykańskiem.

Wycieczka ta urządzana jest w trzech kombinacjach:

1) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem od zł 865.
2) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem wraz z kosztami 3½ dniowego pobytu w Nowym Jorku z paszportem, wizami, wycieczką lądową w Kopenhadze i zwiedzeniem Nowego Jorku od zł 1.095.
3) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem z możnością indywidualnego pozostania w Stanach Zjednoczonych A. P. w ciągu jednego miesiąca.

Przybycie po raz pierwszy tak dużego i nowoczesnego polskiego statku witane będzie we wszystkich portach wyjątkowo uroczyście. W Nowym Jorku został utworzony specjalny komitet przyjęcia oraz zapewnione jest przybycie z całych Stanów Zjednoczonych znacznej ilości Polaków tam zamieszkałych, którzy przygotowują nowemu statkowi polskiemu manifestacyjne powitanie.

W razie powrotu z Nowego Jorku tym samym pierwszym rejsem wycieczka trwać będzie od 15 września do 8 października.

Zgłoszenia udziału w wycieczce, organizowanej przez Polsko - Amerykańską Izbę Handlową kierować należy do Biura tej Izby: Warszawa, Nowy Świat 72.

Izba ma zapewniony przychylny stosunek Amerykańskiego Konsulatu Generalnego do podań o wizę wyjazdwą do Stanów Zjednoczonych A. P. dla członków organizowanej przez nią wycieczki.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

Komunikat Portu Rybackiego w Gdyni podaje nam co następuje:

„Z początkiem ubiegłego tygodnia P. Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę na wybudowanie specjalnej chłodni śledziowej. Chłodnia ta będzie uzupełnieniem dotychczasowej Chłodni Rybnej w porcie rybackim w Gdyni, i obliczoną jest na 30.000 dużych beczek śledzi solonych. Pomieszczenia chłodnicze będą obsługiwane maszynami obecnej Chłodni Rybnej, której pojemność zwiększy się z 50 wagonów do 450 wagonów a 10 ton, co pozwoli na zaspokojenie wymagań zwiększającego się importu i własnego rybołówstwa morskiego.

Prace wstępne już rozpoczęto przy budowie. Czyni się wiercenia próbne podłoża do głębokości 20 metrów, gdyż chłodnia śledziowa będzie spoczywała na stu palach specjalnej konstrukcji (długość pala osiem metrów, średnica pół metra.)

W ten sposób oddawna oczekiwana rozbudowa Chłodni Rybnej przy nabrzeżach Rybnem i Angielskiem na molo rybackiem w porcie gdyńskim zostanie w najbliższych dniach rozpoczęta.

Rozbudowa ta ma dla rozwoju całego naszego importu solonych śledzi decydujące znaczenie: jak dla rozmiarów samej rozbudowy, tak i dla perspektyw, które otwierają się dla naszego handlu śledziowego.

Dosyć powiedzieć, że dotychczasowa pojemność chłodni rybnej wynosiła 3.000 beczek dodaje się zaś pojemność na 30.000 beczek. Magazynowanie śledzi w chłodniach w Gdyni powiększa się więc dziesięciokrotnie.

Pogłoski jakoby niedawny zatarg z Gdańskiem spowodował, lub chociażby przyśpieszył rozbudowę chłodni, która zostanie obecnie wykonana nie odpowiadają faktycznemu stanowi rzeczy. Wystarczy przytoczyć fakt, że rozbudowana dziesięciokrotnie chłodnia będzie pracowała już istniejącemi maszynami służącemi do wytwarzania niskich temperatur w istniejącej chłodni i fabryce lodu. Dowodzi to w jak dużym stopniu rozbudowa ta już była przewidziana w pierwotnym planie. Również o przyspieszeniu nie można mówić chociażby dlatego że rozpoczynające się prace nad rozbudową chłodni już są znacznie spóźnione względem tego co było przewidywane na rok bieżący. Obecne rozpoczęcie robót można uważać raczej za wykorzystanie ostatniego terminu, który pozwoli jeszcze wykorzystać sezon śledziowy przyszłego roku.

Prace nad budową nowych chłodzonych magazynów przy nabrzeżu Angielskiem potrwają bowiem okrągło rok. Niewykorzystanie tej chłodni w sezonie przyszłorocznym przyniosłoby duże straty jak samej chłodni tak i jej klijentom.

Chłodnia w jej pełnych rozmiarach — taką, jaką ją ujrzymy w roku 1936 stanie się technicznym bodźcem dla naszgo handlu solonym śledziem, który bez tego bodźca i zarazem podstawy w dużej mierze jest skrępowany w torowaniu sobie nowych dróg

w trudnych warunkach chwili obecnej. — Wszystkie sortymenty śledzi w odpowiednich ilościach, przy odpowiedniej organizacji handlu — oto możliwości które zapewni nam rozbudowana chłodnia śledziowa.

KRONIKA.

— ZWIĄZEK IMPORTERÓW ŚLEDZI W GDYNI. Rozwijający się szybko import śledzi solonych przez Gdynię i stwarzane przez Państwo kosztowne inwestycje dla tego importu, nakładają na importerów obowiązek wykorzystania oddanych im możliwości. W tym celu dla osiągnięcia jednolitości postępowania, wzorem zagranicznych ośrodków handlu śledziowego (Hamburg, Szczecin, Gdańsk) w najbliższym czasie będzie zorganizowany związek importerów śledzi w Gdyni. Jest godnem podkreślenia, że do związku należeć będzie również Tow. Okr. Połowów Dalek. „MEWA".

— ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z NIEMIEC. W ubiegłym tygodniu drogą morską nadeszło dwoma statkami około 400 skrzyń śledzi świeżych w lodzie z Niemiec, dla wędzarń gdyńskich i dla wędzarń wewnątrz kraju (Poznańskie).

Jedna z wędzarń gdyńskich wysłała swego przedstawiciela do Niemiec celem zakupywania śledzi bezpośrednio na aukcjach rybnych.

— ILE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE SPROWADZA W M. GDAŃSK? Wedle urzędowych danych statystycznych W. M. Gdańsk (Jahresbericht 1934) ogólny przywóz śledzi świeżych w lodzie wynosił: drogą morską 72 ton o wartości 11 tys. Guld., a drogą lądową: 37 ton o wartości 6 tys. Guld.

Natomiast wywieziono z W. M. Gdańska drogą morską 4 tony, a drogą lądową 94 ton. w czem zapewne figurują śledzie z połowów gdańskich rybaków.

Poszczególne kraje w wywozie i przywozie tych śledzi brały udział:

PRZYWÓZ do W. M. Gdańska:

Niemcy: morzem:	34 ton	6 tys. Guld.
Niemcy: lądem:	37 ton	6 tys. Guld.
Hamburg: morzem:	1.3 ton	0.3 tys. Guld.
Anglja: morzem:	13,6 ton	2.- tys. Guld.
Szwecja: morzem:	21,7 ton	3.- tys. Guld.
Danja: morzem:	1.3 ton	0.2 tys. Guld.

WYWÓZ z W. M. Gdańska:

Niemcy: morzem:		
Niemcy: lądem:	94 ton	17 tys. Guld.
Hamburg: morzem:	—	
Anglja: morzem:	—	—
Szwecja: morzem:		
Danja: morzem:	4 ton	0,6 tys. Guld.

W statystyce tej nie figuruje przywóz z Polski i wywóz do Polski. Jak widać ze zestawień sprowadzane świeże śledzie w lodzie stanowią małe ilości przeznaczone na własne potrzeby W. M. Gdańska.

— KONIECZNOŚĆ BUDOWY TRZECIEGO TORU W PORCIE RYBACKIM W GDYNI. Do portu rybackiego dochodzi jedna linja torów kolejowych rozgałęziona przy magazynach na dwie bocznice. W sezonie ładuje się w porcie rybackim do 50 wagonów ryb dziennie. Poza tem bocznice obsługują potrzeby stacji bunkrowej POLMINU przewidującej około 180 wagonów-cystern w miesiącu.

W tych warunkach już obecnie ładowanie ryb i normalna ekspedycja natrafia na duże trudności. Dalsze trudności nastąpią z chwilą zwożenia materjałów na budowę chłodni śledziowej. Nie trzeba wyjaśniać, jak wielkie znaczenie dla prawidłowej pracy portu rybackiego posiada sprawa szybkiego i dogodnego wysyłania szybko psujących się ryb drogą kolejową. Celem sprostania obecnym wymaganiom ruchu staje się koniecznością budowa trzeciego toru. Osobna bocznica dla wędzarń miejscowych jest również potrzebną.

WYSTAWY I TARGI

POCIĄG WYSTAWA NA POMORZU.

Po kilkudniowym postoju w rozmaitych miejscowościach Pomorza m. in. w Toruniu i Grudziądzu, Pociąg - Wystawa przybył do Gdyni w dniu 14 bm. na postój czterodniowy. Po dokonaniu przez Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. Franciszka Sokoła aktu otwarcia Wystawy na terenie Gdyni. do zwiedzenia jej dopuszczona została publiczność. Już w pierwszym dniu obejrzało Wystawę około 400 osób.

Pociąg - Wystawa jest imprezą nową, obliczoną na dłuższy okres działania; łącznie przewiduje się 3 tur po 4 miesiące każda. Tura obecna jest pierwszą i obejmie zachodnie połacie Polski.

Pociąg - Wystawa mieści się w 30 wagonach, specjalnie przystosowanych do celów wystawowych, gromadząc eksponaty najważniejszych branż wytwórczości polskiej i ma przedewszystkiem na celu wykazanie daleko posuniętej samowystarczalności Polski pod względem przemysłowym. W turze obecnej uwzględnione są przemysły: rafineryjny i elektrotechniczny, dalej hutnictwo żelazne i przemysł metalowy. radjo i radjotechnika, dalej przemysły szklany, budowlany, chemiczny, włókienniczy, konfekcyjny, papierniczy, graficzny i skórzany, wreszcie przemysł spożywczy. Pozatem uwzględniono na Wystawie szereg momentów dydaktycznych z dziedziny rolnictwa oraz podkreślono strony ogólno - gospodarczego rozwoju Polski.

Organizacja całości wykazuje istnienie dokładnie przemyślanego i dobrze wykonanego planu.

Pociąg - Wystawa poza stroną dydaktyczną przedstawia również poważną wartość z punktu widzenia reklamy czysto handlowej, gdyż zmieniając miejsca postoju daje możność firmom, eksportującym swe wyroby przedstawienia ich w ciągu dłuższego okresu szerokim sferom społeczeństwa w rozmaitych ośrodkach, gdzie w inny sposób żadna firma nie byłaby w możności wyrobów tych zademonstrować.

Spodziewać się należy, że Pociąg- Wystawa podczas dalszej swej tury w rozmaitych miejscowościach na terenie okręgu Izbowego wzbudzi należne tej imprezie zainteresowanie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK*	19. 8.	**Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)**	s/s CIESZYN*	20. 8.
s/s CAPELLA*	26. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	27. 8.
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	21. 8.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	21. 8.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK*	19. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	20. 8.
s/s CAPELLA*	26. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	27. 8.
		Tallinn		
s/s HALFDAN	25. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s MINOS (via Bremen)	19. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS	19. 8.
		Ryga		
s/s HALFDAN	25. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 8.
s/s FALKEN	19. 8.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	21. 8.
		LITWA		
s/s FALKEN	19. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	21. 8.
s/s MARIEHOLM* (via Karlskrona)	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* (via Stockholm)	22. 8.
s/s HALFDAN	25. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	16. 9.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	18. 9.
s/s MARIEHOLM*	21. 8.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	22. 8.
s/s CITTA DI BERGAMO	15. 9.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	5. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	21. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	26. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	26. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s OLGA	20. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s OLGA	20. 8.
s/s NODERNEY	24. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s NORDERNEY	24. 8.
s/s KÄTE	27. 8.	2 razy w tygodniu	s/s KÄTE	27. 8.
s/s CHORZÓW	31. 8.		s/s CHORZÓW	31. 8.
		Bremen		
s/s MINOS	19. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS (via Ryga)	19. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	22. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN*	23. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	22. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	22. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	20. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AKERSHUS	20. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	31. 8.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	26/28. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	29. 8.
s/s BALTONIA*	19/21. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	22. 8.
		Hull		
s/s LUBLIN*	19/21. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	19/21. 8.
s/s LWÓW*	26/28. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	26/28. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	24. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	24. 8.
s/s TAARNHOLM	31. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	31. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold. Ltd.)		
s/s HAGUE	24. 8.	co tydzień	s/s HAGUE	24. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s BERENICE	19. 8.	co tydzień	s/s BERENICE	19. 8.
m/s RHEA	26. 8.		m/s RHEA	26. 8.
		Rotterdam		
s/s CIESZYN*	20. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	20. 8.
s/s PUCK	27. 8.	co tydzień	s/s PUCK	27. 8.
s/s JUPITER	22. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUPITER	22. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	26. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OSKAR FRIEDRICH	26. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUTT	19. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	19. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	27. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	27. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s CIESZYN*	20. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	20. 8.
s/s HEL	27. 8.	co tydzień	s/s HEL	27. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUTT	19. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	19. 8.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	27. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	31. 8.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	26. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	26. 8.
		co 2—3 tygodnie		
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PASAJES	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PASAJES	30. 8.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
s/s DAGMAR	30. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s BODIL	27. 8.
(również z Sycylji)		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s SCANIA	25. 8.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s GENUA	26. 8.
s/s BROHOLM	25. 8.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	25. 8.
s/s CITTA DI BERGAMO	3-5. 9.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	15. 9.
m/s ERLAND m/s VIKINGLAND	22. 8. 28. 9.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s ERLAND s/s NITTON	22. 8. 22. 8.
s/s SONGDAL	28. 8.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	28. 8.
m/s LEWANT	5 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Żegluga Polska S. A.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT s/s SARMACJA	6. 9. 15. 10.

B. Porty dalsze

s/s CITY OF FAIRBURY s/s CLIFFWOOD	22. 8. 29. 8.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK* s/s SAGAPQRACK	21. 8. 29. 8.
s/s PUŁASKI*	16. 9.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	s/s PUŁASKI* m/s PIŁSUDSKI*	17. 8. 15. 9.
s/s PASAJES	27. 8.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PASAJES	30. 8.
m/s VALPARAISO	4. 9.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA	13. 9.
s/s EQUATOR	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ORIENT s/s ATLANTA	17. 8. 18. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	27. 8.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	27. 8.
s/s CITY OF WELLINGTON	1. 9.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON	7. 9.
s/s SUMATRA	27. 8.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s TENNESSEE	30. 8.
m/s TORTUGAS	21. 8.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TORTUGAS	15-20. 9.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

18 sierpnia:

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu z tow. dla wyład. i ład. Żegl. Polska.

s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.

s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.

19 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO z powrotną wycieczką z Morza Północnego, Gd. Amer. L. Ż.

s/s LUBLIN lin. z Hull (lub 21-go via Gdańsk) z towarami Polbrit.

s/s BALTONIA lin. z Londynu (lub 21-go via Gdańsk) z towarami, P. Z. K. B.

s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania do Antwerpji i Rotterdamu, Żegl. Polska.

s/s NAALDWIJK po drzewo, PAM.

s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.

s/s ELINSBORG po węgiel, Speed.

s/s TORSA po węgiel, Bergenske.

20 sierpnia:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ład. do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka i Wiborga, Lenczat.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i dr., ład. do Rotterdamu Żegluga Polska.

s/s BARBARA MARIE po drzewo, PAM.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

21 sierpnia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład., Reinhold.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ład. Bergenske.

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku, S. L.

s/s FALKEN lin. z Rygi i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu, Karlskrony i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s LYGIA po węgiel, PAM.

s/s ROLF po węgiel, Bergenske.

22 sierpnia:

s/s CITY OD FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyład. Am. Sc. Line.

m/s ERLAND lin. lewantyńska dla wyład. i ładowania, Sv. Orient Linien.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 sierpnia 1935 r. | NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sfery gospodarcze w obliczu wyborów.

W dniu 8 września odbędą się w całem państwie wybory do Sejmu na podstawie nowej Konstytucji i nowej ordynacji wyborczej. Tak w interesie ogólno państwowym, jak i w interesie poszczególnych warstw społeczeństwa i zawodów leży, aby wybory do Sejmu odzwierciadliły rzeczywisty stan i wagę układu twórczych czynników dziedzin życia państwowego.

Dotychczasowe czynności, poprzedzające sam akt wyborów, polegały, jak wiadomo, na ustaleniu list kandydatów w okręgach wyborczych przez specjalne zgromadzenia wyborcze. W każdym okręgu wyborczym ustalone zostały listy kandydatów, zawierające co najmniej 4 nazwiska. W ten sposób wyborcom we wszystkich okręgach przedłożone zostały kandydatury około 500 osób, ubiegających się o mandaty poselskie. Wobec tego, że całe państwo podzielone zostało na 104 okręgi dwumandatowe, nowy Sejm składać się będzie z 208 posłów.

Jak wynika z analizy list kandydackich najliczniej reprezentowana jest warstwa rolnicza ze swemi 198 kandydatami, dalej idą sfery urzędnicze, (państwowe, samorządowe i prywatne) — 79 kandydatów, zawody wolne (adwokaci, prawnicy, dziennikarze, lekarze, notarjusze i t. p.) 77, szkolnictwo — 40 kandydatów i t. d.

Sfery przemysłowe i handlowe i reprezentujące ich Izby Przemysłowo - Handlowe zdołały przeprowadzić w całem państwie zaledwie 32 kandydatów, w tej liczbie od przemysłowców — 18 kandydatów, od kupców — 10 kandydatów i od Izb Przemysłowo - Handlowych — 4 kandydatów.

Jeśli weźmiemy pod uwagę liczebny stosunek sfer przemysłowych i handlowych do ogólnej liczebności innych zawodów, a w szczególności rolnictwa, to odtwarza on naogół istotny stan rzeczy. Niemniej jednak przy zastosowaniu kryterjum wagi, jaką poszczególne czynniki życia gospodarczego mają na kształtowanie się położenia ogólnego, przyznać należy, że ilość kandydatów, przedłożonych wyborcom ze strony przemysłu i handlu polskiego nie odpowiada tej roli, jaką odgrywają one w życiu gospodarczem państwa. Toteż zadaniem niezmiernej wagi jest zmobilizowanie wszelkich środków, aby kandydatury, wysunięte przez zgromadzenia wyborcze, znalazły należyte solidarne poparcie ze strony czynników zainteresowanych, co w konsekwencji doprowadzić by mogło do wyboru największej ilości zgłoszonych kandydatw i w ten sposób zabezpieczyć możliwie najbardziej skuteczną reprezentację interesów sfer przemysłowych i handlowych. Taki obrót sprawy byłby tem konieczniejszy, że w przyszłym Sejmie zagadnienia natury gospodarczej wysunięte będą na czoło prac sejmowych, a to ze względu na niezbędność u r e g u l o w a n i a długiego szeregu niedomagań w poszczególnych dziedzinach życia gospodarczego państwa i uzgodnienia interesów czynników to życie formujących. W tych warunkach wzięcie pod uwagę głosu sfer przemysłowych i handlowych stanie się koniecznością państwową pierwszorzędnego znaczenia.

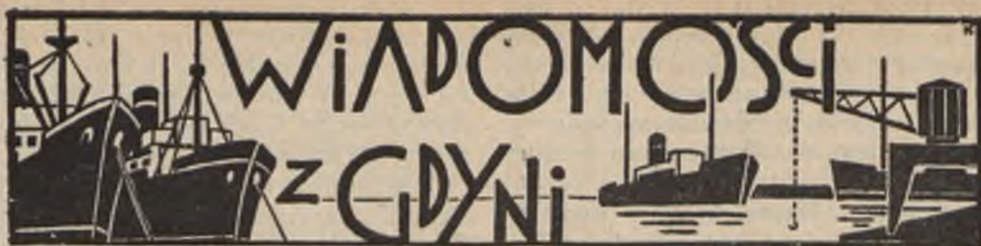
Przechodząc do zobrazowania sytuacji wyborczej na odcinku przemysłowo-handlowym w okręgu naszej Izby, stwierdzić nie-

stety wypada, że sytuacja ta przedstawia się raczej niepomyślnie. Z ogólnej liczby 32 kandydatów zgłoszonych w okręgach wyborczych na terenie Izby, na przedstawicieli sfer gospodarczych przypada zaledwie — 4 kandydatury i to w okręgu wyborczym Nr. 101 (Toruń) — 1 kandydatura Radcy naszej Izby p. Alojzego Melerskiego na 5 miejscu, w okręgu wyborczym Nr. 102 (Grudziądz) — 1 kandydatura — wice-prezesa Izby p. Tadeusza Marchlewskiego na 3 miejscu i wreszcie w okręgu Nr. 103 (Chojnice) — 1 kandydatura — radcy Izby p. Romana Stammna na 3 miejscu, wszyscy ze sfer kupieckich. Natomiast ze sfer przemysłowych nie została przeprowadzona ani jedna kandydatura nawet w tak poważnem centrum przemysłowem jakiem jest Bydgoszcz. Do tych trzech kandydatur o charakterze czysto gospodarczym i to związanych ściśle z terenem Izby, doszła jeszcze kandydatura b. Ministra Przemysłu i Handlu gen. dra Ferdynanda Zarzyckiego, wysunięta na 2 miejscu w okręgu Nr. 104 (Gdynia). Jak widzimy reprezentacja interesów sfer przemysłowo-handlowych na listach kandydackich przedstawia się w sposób niedostateczny, tem bardziej, że w żadnym okręgu kandydaci tych sfer nie zostali wysunięci na 1 miejsce i tylko w jednym kandydatura przedstawiciela interesów przemysłu i handlu w osobie gen. Zarzyckiego wysunięta została na 2 miejsce.

Tak kształtująca się sytuacja na odcinku wyborczym naszego okręgu wymaga solidarnego ześrodkowania wysiłków wszystkich czynników przemysłowo - handlowych, aby kandydatury gospodarcze skupiły dookoła siebie głosy wszystkich wyborców, związanych bezpośrednio lub nawet pośrednio z przemysłem i handlem w okręgu Izbowym. Zdawać bowiem należy sobie sprawę z poważnego znaczenia, jakie mają te dwie dziedziny życia gospodarczego w zakresie kształtowania się ogólnych stosunków gospodarczych w naszym okręgu. Jest to tem bardziej konieczne, że okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni odgrywa poważną rolę w życiu gospodarczem całego państwa, zwłaszcza jeśli chodzi o dziedzinę naszego eksportu. W tych warunkach należyta reprezentacja sfer gospodarczych okręgu Izbowego w Sejmie nabiera znaczenia wielkiej wagi, w szczególności zaś dotyczy to Gdyni, znaczenie której wzrasta stale i nadal wzrastać będzie. Byłoby zjawiskiem anormalnem a w swej konsekwencji nawet szkodliwem, gdyby jedyny port Rzeczypospolitej nie zdołał przeprowadzić swego przedstawiciela do Sejmu i to przedstawiciela, mogącego w sposób należyty i z dostatecznym autorytetem reprezentować jego interesy, które są przecie równocześnie interesami całego państwa.

Nie sposób negować znaczenia, jakie ma w okręgach wyborczych Pomorza rolnictwo; wysunięte przez nie na tym terenie 13 kandydatur rolniczych na ogólną liczbę 23 kandydatur w sposób dość dobitny świadczy o jego sile, niemniej jednak stwierdzić należy, że gdyby w wyniku wyborów pominięte zostały kandydatury sfer gospodarczych, to stałoby się to ze szkodą dla całokształtu życia gospodarczego tej połaci kraju, której rozwój harmonijny zależy od współdziałania wszystkich czynników w tem życiu zaangażowanych. Wydaje się, że wyrazem tego solidaryzmu interesów gospodarczych jest kandydatura p. Jana Ślaskiego, wysunięta na 1 miejscu w okręgu Nr. 101 (Toruń). P. Ślaski, będąc przedstawicielem rolników jest również Radcą naszej Izby, a więc i przedstawicielem tych interesów gospodarczych, jakie dookoła niej się ześrodkowują.

Na zakończenie wspomnieć należy, że przedstawicielstwo interesów gospodarczych według naszej konstytucji znajduje swe odzwierciadlenie nie tylko w reprezetacji sejmowej, lecz również i w reprezentacji gospodarczej przewidzianej w artykułach 72 i 76 konstytucji. Pierwszy z tych artykułów przewiduje przelanie na samorząd gospodarczy wykonania pewnych funkcji administracji państwowej, drugi zaś reguluje kwestje organizacji samorządu gospodarczego. Z tego wynika, że interesy sfer gospodarczych, skupiających się dookoła Izb Przemysłowo-Handlowych znaleść mogą swe odzwierciadlenie nie tylko w przyszłym Sejmie, lecz również w drodze przewidzianej we wspomnianych artykułach nowej Konstytucji, co może posłużyć za pewnego rodzaju dopełnienie reprezentacji tych interesów w ogólnem życiu gospodarczem państwa. Oczywista, że dopełnienie to w niczem nie powinno osłabić wysiłków sfer przemysłowych i handlowych w kierunku osiągnięcia możliwie najbardziej intensywnego wykorzystania możliwości obrony swych interesów na drodze wyborów do Sejmu. L. G.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY

P. Stanisław Tor Prezes naszej Izby powrócił w dniu 19 bm. z urlopu i objął urzędowanie.

NOMINACJA WICE-PREZESA IZBY T. MARCHLEWSKIEGO CZŁONKIEM KOMISJI ROZDZIELCZEJ DLA OBROTU PRODUKTAMI SPOŻYWCZEMI Z W. M. GDAŃSKIEM.

Postanowieniem z dnia 10 bm. Wiceprezes Izby naszej p. T. Marchlewski wyznaczony został przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu na członka Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem na miejsce odwołanego z tejże Komisji b. Dyrektora Izby p. Henryka Krupskiego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI SOCJALNEJ.

W dniu 17 b. m. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji Socjalnej. Posiedzenie otworzył w zastępstwie Prezesa Izby p. Stanisława Tora — Wiceprezes p. Tadeusz Marchlewski, poczem zaproponował wybór przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji. Wybrani zostali: na przewodniczącego Radca Inż. Namysłowski, zaś na wiceprzewodniczących pp. Radcowie Inż. Jagodziński i R. Stamm.

Przedmiotem obrad Komisji było zajęcie stanowiska przez naszą Izbę do tez Międzyizbowej Komisji Socjalnej w sprawie projektu postanowień o sposobie uiszczenia składek na ubezpieczenia społeczne, zabezpieczenia na wypadek braku pracy i na Fundusz Pracy przy pomocy znaczków ubezpieczeniowych.

Ponieważ sprawa ta, jako ściśle związana z uproszczeniem wymiaru i poboru składek ubezpieczeniowych za pomocą naklejania znaczków, pociąga za sobą konieczność daleko idących zmian w obowiązującym dziś systemie ubezpieczeń, a przedewszystkiem ujednolicenia podstaw wymiaru i zakresu osób, objętych ubezpieczeniem, powstała konieczność przeprowadzenia dyskusji nad szeregiem kwestyj z tem zagadnieniem ściśle połączonych. Przedewszystkiem omówiono podstawy do obliczenia zarobków dla wymiaru składek, składek na świadczenia chorobowe i wypadkowe i za świadczenia emerytalne.

W związku z tem ustalono potrzebę wprowadzenia daleko idących zmian w obecnej organizacji świadczeń socjalnych w kierunku z jednej strony ich usprawnienia, a z drugiej strony zredukowania ciężarów, ponoszonych tak przez sfery gospodarcze, jak i przez samych ubezpieczonych.

Zajęte przez Komisję we wszystkich powyższych sprawach stanowisko służyć będzie za instrukcję dla przedstawiciela Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni podczas najbliższego posiedzenia Międzyizbowej Komisji Socjalnej.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w m-cu lipcu 111.245 t. towarów, wobec 81.122,5 t. w lipcu 1934 roku. Również względem czerwca br. nastąpił poważny wzrost o 21.491 t.; stanowi on 24%.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów 76.856,5 t. przypada na eksport (lipiec 1934 r. 60.565,5 t.), 31.209 t. na import (lipiec ub. r. — 16.281 t.), na przewóz między portami obcemi 2.700 t. i na tranzyt 480 t. (w lipcu ub. r. na obie te pozycje przypadło razem 4.256 t.) Procentowo, jak widać, najwięcej wzrósł import i biorąc pod uwagę, że jedno z towarzystw trudni się wyłącznie eksportem (Polskarob) w ilości ok. 40 tys. ton miesięcznie, stwierdzić możemy osiągnięcie równowagi eksportu z importem w pozostałych trzech towarzystwach z liczbami: 38.398 t. dla eksportu i 31.209 t. dla importu. Taki układ korzystny jest tak dla statków linjowych jak i dla trampów, polepszając wyniki eksploatacji okrętów.

Z ogólnej ilości przewiezionych ładunków na statki Żeglugi Polskiej przypada 63.851 t. (lipiec ub. r. — 38.802 t.), w tem na przewozy linij regularnych 14.651 t. (12.440 t.), i 49.200 t. (26.362 t.) na przewozy trampów. Na linjach przewieziono w kierunku wywozowym 8.843 t., w kierunku przywozowym 5.323 t. i w tranzycie 480 t.

Na trampach przewieziono: w wywozie 23.559 t., w tem 21.339 t. węgla i 2.220 t. drzewa, w przywozie: 22.941 t. rudy, w przewozie pomiędzy portami obcemi: 2.700 t. węgla. Trampy odbyły w miesiącu 18 podróży.

W lipcu uruchomiono ostatni tramp Żeglugi Polskiej typu „Wilno" — s/s „Kraków" i pozostaje w stanie unieruchomionym z całej

floty towarzystwa jedynie s/s „Wisła“ o nośności 5.200 t. DW. Flota trampów Żeglugi Polskiej osiągnęła dzięki przywozowi rudy znakomitą równowagę ładunku wejściowego z wyjściowym. Ruda ta obecnie wyładowywana jest zazwyczaj w Wisłoujściu w porcie gdańskim.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Londynem i Hull ogółem 7.287 t. towarów (w lipcu ub. r. 6.690 t.) Lekki wzrost przewozów zaznacza się również względem poprzedniego miesiąca. Z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło na wywóz 5.151 t. (4.923 t.), w tem przez Gdynię 3.079 t. (2.390 t.) i przez Gdańsk 2.072 t. (2.533 t.)

Z Londynu i Hull przywieziono towarów 2.136 t. (lipiec ub. r. 1.767 t.), w tem przez Gdynię 1.764 t. (820 t.), przez Gdańsk 372 t. (897 t.)

Z poszczególnych pozycyj w ogólnym eksporcie z Gdyni do Londynu w ilości 2.003 t. pierwsze miejsca zajęły: bekony i szynki — 596 t., masło — 409 t., jaja — 325 t., dykta — 208 t., smalec — 155 t., manufaktura — 64 t., konserwy mięsne (szynki w puszkach) — 42 t., mączka kartoflana — 40 t., meble gięte — 31 t., tektura — 30 t.

Z Gdańska wywieziono do Londynu 433 t. towarów, w tem 274 t. parafiny, 47 t. dykty, 35 t. bekonów i szynek, 28 t. węgla drzewnego. Zeszłoroczna lipcowa pozycja drzewa odpadła całkowicie.

Z Gdyni wywieziono do Hull 1.076 t. towarów, w tem 542 t. bekonów i szynek, 266 t. smalcu, 110 t. jaj, 35 t. szynek w puszkach, 34 t. papieru, 28 t. tektury. Z Gdańska wywieziono do Hull 1.639 t. towarów, w tem 1.240 t. drzewa, 203 t. owsa, 74 t. dykty, 22 t. bekonów i szynek.

Prócz ładunku wysłano przez Gdynię do Londynu i Hull 77 koni roboczych.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego wykonały w ciągu lipca 3 podróże przez ocean (2 z Ameryki i 1 do Ameryki) i prócz tego wycieczki do Nordkapu, Kopenhagi i Stockholmu, o poważnej frekwencji turystów (Nordkap 475, Stockholm 654, Kopenhaga 580 pas.)

W ruchu transatlantyckim ogółem przewieziono 1.238 pasażerów (lipiec ub. r. 1.422 pas.), pocztę i 1.649 t. towarów (1.492 t.) W kierunku zachodnim (1 podróż) było 374 pas. (413 pas.) oraz 845 t. towarów (890 t.), w kierunku wschodnim (2 podróże) 864 pas. (1.009 pas.) i 804 t. (602 t.) ładunku. W roku bieżącym widzimy więc przewagę ruchu drobnicy, natomiast ruch pasażerski nieco słabszy jest od ruchu zeszłorocznego lipca, który korzystał z ożywienia, wywołanego zjazdem Polonji zagranicznej.

4 statki towarzystwa Polskarob odbyły w lipcu 14 podróży (lipiec ub. r. 12 podróży). Wywieziono 38.458,5 t. wobec 33.731,5 t. w lipcu ub. r., w tem do Szwecji 29.233 t. (19.205 t.), do Norwegji 9.225 t. (5.882 t.), do Belgji wywozu nie było (8.644 t.)

W miesiącu sprawozdawczym statki „Polskarob“ zawinęły do następujących portów: Göteborg, Gefle trzykrotnie, Slite, Oslo — dwukrotnie, Limhamn, Skutskär, Fagervik. Tofte po jednym razie.

NOWY REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO W GDYNI.

W tygodniu od dnia 5 do 11 sierpnia br. ogólny przeładunek portu gdyńskiego osiągnął rekordową cyfrę 189.322,1 ton, z czego na wyładunek przypada 24.477,8 ton, a na załadunek 164.844,3 ton. Poprzedni rekord przeładunku tygodniowego wynosił 179.108,8 ton (za okres od 25—31. III. br.)

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólna ilość przywiezionej do Gdyni bawełny wyniosła w mies. lipcu 7.216 ton. Z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 5.267 ton, na bawełnę egipską — 549,4 ton i na bawełnę egzotyczną 1.399 ton. Bawełna amerykańska przewieziona została do portu gdyńskiego w ilości 2.799 ton bezpośredniemi statkami linji Gulf — Gdynia Line, w ilości 936 ton innemi statkami bezpośredniemi i wreszcie w ilości 1.532 ton z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich w tem w Bremie — 933 ton, w Rotterdamie — 463 ton, w Antwerpji — 108,7 ton i w Manchester — 28 ton. Bawełna egipska przewieziona została bezpośrednio statkami Svenska - Orient Line w ilości 247 ton i z przeładunkiem w Hamburgu 255 ton, Hull — 31 ton i Londynie 16 ton. Tylko 3 ładunki bawełny egzotycznej były przewiezione statkami bezpośredniemi, w tem dwoma z Indyj i 1 z Brazylji. Reszta ładunków przewieziona została z przeładunkiem w następujących portach: Hull. Antwerpji, Kopenhadze, Bremie, Hamburgu, Rotterdamie, Londynie, Oslo i Malmö.

NOWA LINJA KŁAJPEDA-GDYNIA-ANTWERPJA (ROTTERDAM).

W tych dniach uruchomiona została przez litewski związek kooperatyw „Maistas“ nowa linja tygodniowa: Kłajpeda — Gdynia — Antwerpja z zawijaniem w razie potrzeby również do Rotterdamu. Eksploatację żeglugową i maklerską prowadzi firma Fandelis w Kłajpedzie. Maklerem linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska (PAM.)

„Maistas“ reprezentuje interesy kooperatyw wiejskich i eksploatuje w Kłajpedzie państwową chłodnię, eksportującą bekony, nabiał drób i jaja. Statki nowej linji są to norweskie

Sprostowanie

Na stronie 9-ej w wierszu 19-tym od dołu wkradł się błąd drukarski. Zamiast 16.835,4 ton należy czytać **66.835,4** ton.

„Barfrost“ i „Rimfrost“, z których ostatni jest dobrze znany w Gdyni. Statki te o nośności 500 ton są zbudowane jako chłodnie i należą do Kjöleskibene A. B. w Oslo. W Gdyni brać ładunki z chłodni nie będą, służąc przewozowi drobnicy. Odjazdy przewidziane są co środy.

LINJOWE POŁĄCZENIE ŻEGLUGI POLSKIEJ Z PORTAMI SYRJI, PALESTYNY I EGIPTU.

Na mocy umowy ze Svenska Orient Linien, która od szeregu lat utrzymywała regularną komunikację pomiędzy portami polskiemi a Bliskim Wschodem, S. A. Żegluga Polska uruchomiła na tej linji we wspólnych turach ze statkami S. O. L., o czem już komunikowaliśmy w poprzednim numerze, podając również najbliższe terminy przyjazdów i odjazdów S. A. Żegluga Polska na tej linji.

Dwa statki, eksploatowane przez Żeglugę Polską są to: m/s „Lewant“ (ex „Blaland“) i s/s „Sarmacja“ (ex „Smaland“). Odjazdy statków w obie strony przewidziane są w odstępach mniejwięcej miesięcznych. Statki zawijają do portów: Alexandrji, Jaffy, Haify i Beyrouth.

Możliwość użycia na tej linji jako statku dodatkowego s/s „Wisła“ była rozważana, jednakże sprawa ta nie jest rozstrzygnięta i istnieje również prawdopodobieństwo wykorzystania „Wisły“ w inny sposób.

Statki „Lewant“ i „Sarmacja“ będąc w time charter pozostają pod szwedzką banderą. Nie jest przesądzone, czy z czasem te statki przejdą pod polską banderę, czy też zostaną zbudowane nowe, lub nabyte inne.

Aparatem agenturowym w zagranicznych portach jest dotychczasowy aparat Svenska Orient Linien, który jest tem samem wspólny. W Polsce i W. M. Gdańsku Żegluga Polska posiada odrębny aparat: maklerzy w Gdyni: Fa Rothert & Kilaczycki, w Gdańsku makler B. Kilaczycki, w Warszawie agentura: Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, Pl. Małachowskiego 4. Również w Pradze osobną agenturą tej linji S. A. Żegluga Polska jest: Gdynia — Ameryka, linje żeglugowe. Jungmannowa 38.

LIEPAJA BĘDZIE STAŁYM PORTEM ZAWIJANIA NOWEJ LINJI ŻEGLUGI POLSKIEJ S. A.

W rozkładzie nowootwartej linji S. A. Żegluga Polska pomiędzy Gdynią a Rygą i Kłajpedą z zawijaniem tylko w razie dostatecznego ładunku również do Liepaja (Libawy) nastąpiła korzystna zmiana: zawijanie do Liepaja wobec zapewnienia sobie naprzód frachtów przez Żeglugę Polską już jest przekształcone na zawijanie nie fakultatywne, lecz stałe.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCY

P. Leonard Kumiński zaprzysiężony rzeczoznawca i taksator na drzewo, na obwód b. Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu odwołany został ze swego stanowiska z dn. 12 sierpnia b. r.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w lipcu br. ogółem 417.023,2 ton, z tego na przywóz przypadło 16.835,4 ton i na wywóz 350.187,8 ton. W porównaniu z miesiącem poprzednim przywóz zmniejszył się o 1.238,3 ton, zaznaczyć przytem należy, że przywóz towarów masowych pozostał prawie bez zmian, zmniejszeniu natomiast uległ przywóz towarów bardziej wartościowych tak naprz. nasion przywieziono w lipcu 110,2 ton, a w czerwcu 1.021,8 ton. kawy — w lipcu 305.1 ton (w czerwcu 325 ton), wyrobów chemicznych i famaceutycznych 4.760,2 ton (w czerwcu 7.853,8 ton), produktów roślinnych 2.883,1 ton (w czerwcu 3.991,2 ton), wreszcie surowców i wyrobów włókienniczych przywieziono 235,5 ton (w czerwcu — 258,5 ton). Wzrost wykazał przywóz metali i wyrobów metalowych — 4.969,3 ton (w czerwcu 4.004 ton) i produktów pochodzenia zwierzęcego — 1.983 ton (w czerwcu 192,1 ton).

Wywóz towarów w lipcu. jak wyżej zaznaczono, wyniósł 350.187,8 ton, co stanowi wzrost w porównaniu z mies. czerwcem o blisko 46 tys. ton. Na zwiększenie wywozu wpłynął wzrost przeładunków węgla — 173.438,3 ton (w czerwcu 165.893,3 ton), drzewa tartego — 48.257,9 ton (w czerwcu 40.796,9 ton), pszenicy 25.815,4 ton (w czerwcu 7.808 ton), jęczmienia 12.387 ton (w czerwcu 8.155,2 ton), mąki 11.425,3 ton (w czerwcu 9.105,9 ton), roślin strączkowych 1.766,9 ton (w czerwcu 992,7 ton), spadł natomiast wywóz żyta z 34.907 ton w czerwcu do 15.446 ton w lipcu, bekonów ze 113,4 ton w czerwcu do 101,5 ton w lipcu, makuchów z 936,4 ton w czerwcu do 730 ton w lipcu, olejów z 1.647,3 ton w czerwcu do 713 ton w lipcu. W porównaniu do lipca 1934 roku przywóz wykazał wzrost z 61.549,7 ton do 66.835,4 ton, wywóz natomiast spadek z 447.451,6 ton do 350.187,8 ton.

Porównując odnośne pozycje przywozu stwierdzamy w porównaniu do lipca 1934 r. wzrost przy towarach następujących (w na-

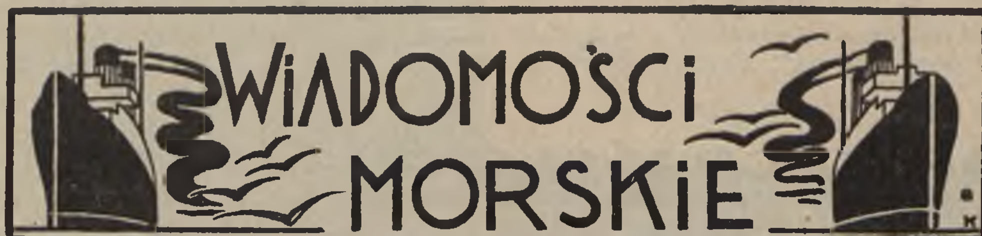
wiasach liczby dotyczące lipca 1934 r.) rudy — 34.432,2 ton (27.744,2 ton), żelazo surowe — 526,1 ton (189,8 ton), żelazo i stal — 3.303 ton (1.190,5 ton), melasa — 1.197 ton (0), kawa — 305,1 ton (222,8 ton), kakao — 166,5 ton (56,3 ton); zmniejszył się natomiast przywóz nasion 110,2 ton (1.461,8 ton), śledzi solonych — 1.916,6 ton (2.241,6 ton), tłuszcze zwierzęce — 277,1 ton (519,2 ton), fosforyty — 3.657 ton (12.395,2 ton), wełna — 12,1 ton (13,0 ton), przędza wełniana — 9,3 ton (108,9 ton), przędza bawełny 61,1 ton (282,4 ton) i szmaty — 35,4 ton (155,3 ton). Na obniżenie ogólnej ilości wywozu wpłynęło przedewszystkiem zmniejszenie przeładunku węgla — 173.438,3 ton (259.216,2 ton), drzewa tartego — 48.257,9 ton (78.540,2 ton), smarów i olejów — 6.991,1 ton (9.158,3 ton), cukru 1,5 ton (703,6 ton). Wzrost w wywozie wykazały towary następujące: pszenica 25.815,4 ton (23.391,7 ton), żyta 13.446,7 ton (10.901 ton), jęczmienia — 12.387 ton (9.741 ton), mąki — 11.425,3 ton (6.393,8 ton), bekonów 101,5 ton (85,5 ton), parafiny — 1.380 ton (745,8 ton), makuchów — 730 ton (285 ton) i cynku 793 ton (522,1 ton), wywóz roślin strączkowych pozostał prawie bez zmian — 1.766,9 ton (1.776,6 ton).

Biorąc zestawienie ogólne przywozu za 7 miesięcy rb. wynoszącego 361.801,2 ton konstatujemy wzrost jego w porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego o 64.934 ton, w wywozie natomiast, wynoszącym za ten sam okres 2.418.594,4 ton stwierdzamy spadek o 899.690 ton, z czego wynika, że ogólny obrót w porcie gdańskim spadł w roku bieżącym o 834.756 ton.

ZMNIEJSZENIE TONAŻU STATKÓW POD BANDERĄ GDAŃSKĄ.

Tonaż ogólny statków, pływających dotąd pod banderą gdańską, wynosił około 275 tys. ton, co sprawiało, iż tonaż ten przewyższał więcej niż 4-krotnie tonaż pływający pod banderą polską. Na kształtowanie się sytuacji w ten sposób wpływał fakt, że pod banderą gdańską pływało kilka dużych statków tankowych dla przewozu nafty, należących do Towarzystwa Baltisch - Amerikanische Petroleum Import Gesellschaft m. b. H. Te statki tankowe nigdy prawie do portu gdańskiego nie zawijały, gdyż przewoziły naftę na dalekich wodach amerykańskich, względnie pomiędzy Ameryką a Europą.

Obecnie statki te o ogólnym tonażu około 262 tys. ton zmieniły bandery, zamiast pod banderą gdańską będą pływały nadal pod banderą panamską. Dzięki tej zmianie tonaż statków pod banderą gdańską sprowadzony zostanie do właściwych rozmiarów około 13.000 ton.



ZNACZENIE BAŁTYKU W HANDLU MIĘDZYNARODOWYM.

Według ostatnio dokonanych obliczeń ogólny obrót towarowy w portach Bałtyku wyniósł ogółem prawie 60 miljonów ton, t. zn. że przez porty te przeszło towarów więcej niż przez kanał Suezki i kanał Panamski, wzięte razem. Wynika z tego, że Bałtyk w międzynarodowym obrocie towarowym zajmuje bardzo poważne miejsce. Połowa wskazanej ilości towarów załadowana została do portów lub w portach, położonych na innych morzach, druga połowa stanowi obrót między portami Bałtyku względnie należy do obrotu przybrzeżnego. Bałtyk z innemi morzami łączą dwa przejścia — Skagerak i Kalegat, oraz kanał Kiloński. Transport towarów przez pierwsze z tych przejść jest prawie równy transportom przez kanał Panamski.

Gdynia, jak wiadomo ze swym przeładunkiem 7,2 miljona ton w roku 1934 towarów zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, przewyższając pod tym względem tak Kopenhagę, jak i Szczecin, każdego z których przeładunki obracały się w granicach 6 milj. ton.

EKSPERYMENTY SOWIETÓW NAD USTALENIEM KOMUNIKACJI MORSKIEJ DROGĄ PÓŁNOCNĄ.

Prasa sowiecka, a za nią szereg fachowych pism zagranicznych zwraca uwagę na próby, dokonywane przez Sowiety nad ustaleniem stałej komunikacji morskiej drogą północną. Celem tych prób jest stworzenie możliwości utrzymania przez pewien okres roku nawigacji na wodach północnych, któraby umożliwiła połączenie północnych portów sowieckich w Europie z portami położonemi na Dalekim Wschodzie, drugim celem tych wysiłków jest ustalenie komunikacji z szeregiem miejscowości położonych przy ujściu rzek syberyjskich, będących jedynemi drogami komunika-

cyjnemi rozległych połaci mało jeszcze dotąd zbadanego, a jednak obfitującego w wielkie bogactwa naturalne kraju.

W sezonie nawigacyjnym obecnym, wedle doniesień prasy sowieckiej, próby ustalenia komunikacji tym szlakiem przedstawiają się w sposób następujący:

Dwa statki sowieckie Vanzetti i Iskra odpłynęły już z Murmańska w kierunku Władywostoku. Statki te mają przebyć ten szlak północny długości 6.000 kilometrów w sezonie bieżącym.

Trasa ich podróży idzie w kierunku wyspy Dixona, gdzie Sowiety rozbudowują bazę zaopatrzenia okrętów w paliwo — ma tam być zainstalowana stacja bunkrowa, rozporządzająca zapasem węgla w ilości do 30 tys. ton, tam też statki wspomniane zaopatrzą się w bunker.

Dalej oba statki płyną w kierunku przylądka Czeluskina i Zatoki Tixy. Następnie zawiną one do ujścia rzeki Indigirka, dalszemi etapami podróży będą zatoka Opatrzności i Petropawłowsk na Kamczatce. Jeśli nie zajdą poważniejsze przeszkody, to na początku października oba statki oczekiwane są we Władywostoku.

Oczywista, że przebycie tej drogi, wśród pływających lodów nie będzie możliwe bez pomocy lodołamaczów. Są one rozstawione wzdłuż trasy. W zachodniej części morza Karskiego będą też prowadzone przez lodołamacz „Lenin", którego dalej na wschód zamieni lodołamacz „Jermak", trzecim lodołamaczem, który statki sowieckie poprowadzi dalej na wschód będzie „Litle"; przejdzie on przez morze Wschodnio - syberyjskie do Nowosyberyjskich wysp, skąd wreszcie poprowadzi je dalej przez morze Czukackie lodołamacz „Krasin".

Pewne nadzieje na pomyślny dalszy rozwój planów sowieckich na północy daje rozwój niektórych portów, położonych przy ujściu rzek syberyjskich. Tak naprz. do położonego na brzegu wielkiej rzeki syberyjskiej Jenisej portu Igarka w zeszłym roku zawinęło 25 statków zagranicznych w sezonie bieżącym spodziewany jest wzrost ruchu okrętowego. Wedle danych sowieckich port Igarka szybko się rozwija i liczy obecnie 12.000 ludności. Ma ona potężną radjostację oraz wielką elektrownię, w roku przyszłym ma być tam wybudowany wielki tartak, dla eksploatacji znacznych bogactw leśnych, które rzeką Jenisej spławiane są do portu.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LIPCU B. R.

W ciągu lipca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.088 statków o łącznej pojemności 1.838.946 t. r. n., w lipcu r. ubiegłego zawinęło statków 1.176 o łącznej pojemności 1.907.974 t. r. n. Zestawienie danych o ruchu statków w Rotterdamie w ciągu 7 miesięcy br. wykazuje poważny spadek ogólny, gdy mianowicie w roku bieżącym w tym okresie zawinęło do portu 7.278 statków o ogólnym tonażu 11.936.130 t. r. n., to w tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 7.631 o łącznej pojemności 11.979.874 t. r. n.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA TARYFY CELNEJ PRZYWOZOWEJ.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 61 z dnia 17. bm. pod pozycją Nr. 390 ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów o zmianie taryfy celnej przywozowej. Taryfy te dotyczą cła na nasiona sojowe, nasiona rycynowe, koprę, tłuszcze zwierzęce surowe, tłoczone i topione, skażone i nieskażone, tłuszcze roślinne, oleje roślinne — sezamowe i inne skażone i nieskażone, tłuszcz kostny, tran i inne oleje, tłuszcze wszelkich zwierząt morskich.

Rozporządzenie to w związku z sytuacją, kształtującą się ostatnio w przemyśle olejarskim ma wielkie znaczenie.

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA O WARUNKACH UDZIELANIA POZWOLEŃ NA PRAWO PRZYWOZU TOWARÓW, OBJĘTYCH ZAKAZAMI PRZYWOZU.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 61 z dnia 17 bm., poz. 391 ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 lipca br. pod powyższym tytułem. Rozporządzenie to nadaje nowe brzmienie §§ 4 i 8 rozporządzenia z dnia 29 października 1934 roku w odniesieniu do wymogów, jakim powinny odpowiadać świadectwa pochodzenia na towary przywożone do Polski oraz ustanawia osobną opłatę manipulacyjną od pozwoleń na przywóz towarów, objętych zakazami wywozu.

WYMIANA TOWAROWA POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ.

Według statystyk holenderskich ogólne handlowe obroty Holandji z zagranicą w I półroczu rb. kształtowały się, jak następuje:

	I półrocze			
	1935 r.		1934 r.	
	Ton	1000 Fl.	Ton	1000 Fl.
Import	9.727.523	455.444	11.205.277	538.172
Eksport	5.971.039	318.782	6.581.226	338.717
Saldo		— 136.662		— 199.455

Obroty z Polską:

	1935 r.		1934 r.	
	I półrocze			
	Ton	1000 Fl.	Ton	1000 Fl.
Import	130.689	5.822	289.595	7.383
Eksport	42.562	4.155	34.287	3.457
Saldo		— 1.667		— 4.427

Jak wynika z tych danych, zaznacza się znaczny spadek naszego eksportu do Holandji, przy jednoczesnym wzroście naszego importu z Holandji, a w związku z tem poważne kurczenie się salda wymiany handlowej.

ORGANIZACJA EKSPORTU PRZETWORÓW MIĘSNYCH DO MAROKKA.

Eksport polskich przetworów mięsnych do Marokka w ciągu roku ubiegłego, jakkolwiek stale wzrastał, był prowadzony w sposób dorywczy na rynku tym coraz bardziej interesowano się wyrobami polskiemi. Rok bieżący należy uważać za przełomowy, gdyż firmy polskie nawiązują zdecydowanie bezpośrednie stosunki, przyczem niektóre z nich wysyłają swych przedstawicieli celem zbadania możliwości zbytu i przeprowadzenia organizacji sprzedaży. Z drugiej jednak strony daje się odczuwać coraz bardziej konkurencja poszczególnych eksporterów polskich między sobą przedewszystkiem w branży szynek w puszkach, która doprowadza do szybkiej i nieuzasadnionej zniżki cen, co należy uważać za objaw niekorzystny.

W związku z powyższym sądzić należy, że najpraktyczniej będzie, gdy rynek marokkański w branży szynek w puszkach, których się importuje tam około 300.000 kilogramów rocznie, opracowywać będą nadal intenzywnie tylko niektóre firmy eksportowe. Wskazane wydaje się, celem zapobieżenia niezdrowej konkurencji, porozumienie się tych firm dla uregulowania w granicach usprawiedliwionych kwestji cen, po których firmy te sprzedawałyby swe szynki w puszkach i ew. inne przetwory mięsne na rynku marokkańskim. Rzecz oczywista, że jest nieodzownem wzięcie pod uwagę także konkurencji obcej, która zasadniczo przestała jednak odgrywać już rolę dominującą na tym rynku.

Jeszcze korzystniej byłoby, gdyby firmy polskie, eksportujące do Marokka przetwory mięsne, były w stanie stworzyć już obecnie odpowiednią organizację, któraby zapewniała na tym rynku regularny zbyt ich wyrobów, przyczem należałoby się zastanowić, czy akcja ta nie powinna być prowadzona w Marokku przez zatrudnienie odpowiednich sił polskich. To połączenie w odpowiedni sposób eksportu z kwestją zatrudniania obywateli polskich w tej branży i na terenie Marokka dałoby dodatnie pod każdym względem rezultaty

Konsulat R. P. w Marsylji.

MOŻLIWOŚCI WYWOZU DYKTY DO ARGENTYNY.

W omówieniach sytuacji na rynku dykt w Argentynie niejednokrotnie wspominano o jedynej argentyńskiej wytwórni dykt w Rosario, istniejącej od przeszło już 5 lat. Wytwórnia rosaryjska produkowała mies. przeciętnie 350 m³ dykt, pracując na trzy zmiany. Wyrabiane dykty były dobrego gatunku i znajdywały chętnych odbiorców.

W czasie, gdy wyrób dykt przynosił zyski, wytwórnia rozwijała swą produkcję. Ostatnio, po wprowadzeniu przez prywatną kolej nowych taryf kolejowych na przewóz drzewa o 200% wyższych niż dotychczasowe, produkcja dykt przestała się opłacać. Należy nadmienić, że surowiec (przeważnie cedr i orzech) dla wytwórni był sprowadzany z odległej prowincji Salta.

Wobec tego stanu rzeczy akcjonarjusze postanowili wytwórnię zlikwidować. Ostatnio wytwórnia zatrudniała przeszło 300 robotników, z których było wielu Polaków.

Projekt przeniesienia fabryki na tereny bogate w surowiec nie został przez większość akcjonarjuszy przyjęty. Prawdopodobnie instalacje i maszyny, których wartość wynosi przeszło 100.000 pesów, będą sprzedane do Brazylji lub Paragwaju.

W związku z powyższem liczyć się należy ze wzrostem eksportu dykt do Argentyny.

PODANIA O POZWOLENIA NA PRZYWÓZ TOWARÓW ZAGRANICZNYCH DO ŁOTWY.

Podania o przydział kontyngentów przywozowych na IV-ty kwartał przyjmowane będą przez łotewska Kowisję walutową w czasie od 5—15. VIII. O pozwolenia na przywóz towarów do Łotwy mogą ubiegać się tylko te firmy lub osoby, które są w posiadaniu t. zw. licencji importowej. Również i przedsiębiorstwa państwowe, samorządowe oraz urzędy i instytucje muszą w wyżej zakreślonym terminie zgłosić zapotrzebowanie na przydział zagranicznych towarów i surowców, podlegających reglamentacji importowej.

W podaniach musi importer podać dokładnie wg. wagi lub ilości zapotrzebowany towar (tak jak wymieniony jest w taryfie celnej) oraz podać wartość w walucie łotewskiej i zagranicznej, zaznaczając w jakiej formie nastąpi zapłata danego towaru.

Podania takie należy zestawiać dla każdego kraju pochodzenia towarów z osobna. — Obowiązkowem jest w końcu wymienić łotewskiego przedstawiciela zagranicznej firmy eksportowej, nawet w tym wypadku, gdy towar ma być dostarczony bezpośrednio z fabryki zagranicznej.

IMPORT ZIEMNIAKÓW SADZENIAKÓW DO WŁOCH.

Dekret ministerjalny z dn. 12 lipca 1935 r. ustalający warunki przywozu ziemniaków-sadzeniaków z zagranicy w niewielu tylko szczegółach różni się od zeszłorocznego. Stanowi on, że w czasie kampanji 1935/6 dopuszczone zostanie do wwozu 150.000 q ziemniaków-sadzeniaków z krajów, w których istnieje organizacja techniczna dla produkcji odmian ziemniaków do zasiewu. Ponadto winny ziemniaki pochodzić z gospodarstw podległych kontroli instytutów państwowych kraju pochodzenia. Nadpsucie ziemniaków nie może przekraczać 3%.

Import ziemniaków w myśl powyższego dekretu dozwolony jest jedynie na podstawie pozwolenia wydanego przez Królewską Stację Patologji Roślin w Rzymie. Pozwolenia będą wydawane tylko tym organizacjom i firmom, które są wpisane do rejestru eksporterów, i które dają gwarancję, że sprowadzone ziemniaki przeznaczą wyłącznie do sadzenia. Podania o pozwolenie wnosić należy do dnia 31 sierpnia 1935 r. włącznie, sprowadzać zaś na jego podstawie ziemniaki można najdalej do dnia 30 kwietnia 1936 r.

Ziemniaki do sadzenia winny być przesyłane w workach plombowanych przez funkcjonarjuszy służby fitopatologicznej państwa pochodzenia, oraz zaopatrzone w świadectwo pochodzenia i zdrowotności według przepisanego wzoru, a także w certyfikat wydany przez instytucje kontroli technicznej nad hodowlą, o których była mowa powyżej.

Kontyngent importowy ustalony na 150 tys. q należy podobno uważać za ściśle teoretyczny, tak. że w razie ujawnienia się większego zapotrzebowania, będzie on mógł być przekroczony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 7 SIERPNIA 1935 R.

CZECHOSŁOWACJA. Wwóz masła i jaj został wstrzymany na miesiąc sierpień br.

Cło na tłuszcze surowe i topione zostało obniżone na okres od 1. bm. do 31 października br.

Dodatkowe opłaty celne na zboża zostały obniżone na okres miesiąca poczynając od 10 sierpnia br., natomiast opłaty te na bydło rogate i świnie pozostają bez zmiany.

ESTONJA. Następujące towary zostały objęte z dniem 16. VII. 35 r. systemem licencyjnym: ex § 106 p. 2 tar. cel. — aceton: ex § 112 tar. cel. — chemiczne i farmaceutyczne wyroby i preparaty niewymienione w innych paragrafach taryfy: p. 3 — spirytus drzewny, p. 14 — formalina.

FRANCJA. Dekrety ogłoszone w dn. 27 lipca br. wprowadzają zmiany cła na tlenek chromu, wątróbki gęsie i kacze, oraz na tkaniny z czystej bawełny i sznelki bawełnianej.

Zostały tymczasowo zniesione ograniczenia kontyngentowe dla przywozu tlenku chromu.

Dekret z 23 lipca (Journal Officiel z 27 lipca) wprowadza ograniczenia kontyngentowe dla wwozu makuchów.

Dekret opublikowany 28 lipca przyznaje kapslom zapalnym pochodzenia polskiego stawki taryfy minimalnej.

HOLANDJA. Ministerstwo Spraw Ekonomicznych wydało Biuru Kryzysowemu zarządzenie przydzielenia kontyngentu na koszule t. zw. robotnicze (z przyszywanym kołnierzem — Nr. 738 statystyki holenderskiej) w wysokości hfl. 14.400,— w stosunku rocznym. Znaczy to, że na obecny okres skontyngentowania (1. II. 35 — 1. X. 35) przysługiwać będzie Polsce kontyngent w wysokości hfl. 7.332.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, przedłużające okres skontyngentowania następujących towarów:

Makuchy. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 1935 — 1. VIII. 36. Okres bazowy bez zmian — 1. VII. 1931 — 1. VII. 33. Ustawowo przysługuje (jak i w poprzednim okresie kontyngentowym) 60% wagowego importu w okresie bazowym.

Rowery, ramy do rowerów, elektryczne lampy do rowerów, uprzednio objęte 3 zarządzeniami są obecnie objęte jednem. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 35 — 1. VIII. 36. Okres bazowy zmieniono z 1. III. 34 — 1. VIII. 34 na rok 1934. Ustawowo przysługuje od 50% do 100% wagowego importu w okresie bazowym w zależności od rodzaju towaru. Celem bardziej sprawiedliwego przydziału kontyngentów holenderskim importerom, otrzymają oni pozwolenia wwozu, zgodnie z ich przeciętnym importem podczas lat 1931/32/33.

Części rowerów. Okres skontyngentowania, okres bazowy i sposób przydzielania kontyngentów importerom, jak powyżej. Ustawowo przysługuje 50% importu w roku 1934.

Saboty drewniane. Okres skontyngentowania — 1. VIII. 35 — 1. II. 36. Okres bazowy zmieniono z 1. IV. 34 — 1. VIII. 34 na 1. VIII. 34 — 1. II. 35. Ustawowo przysługujące kontyngenty zmniejszono z 90% do 70% przeciętnego ilościowego importu w okresie bazowym.

JAPONJA. Rozporządzenie z 20 lipca br. wprowadza świadectwa pochodzenia dla szeregu towarów: towary nieopatrzone w świadectwa pochodzenia mogą być obciążone cłem o 50% wyższem, niż normalnie stosowane.

ŁOTWA. Ministerstwo Finansów powzięło decyzje, w myśl której clenie artykułów masowych lub „składowych“ (jak zboża, żelazo, masa papierowa itp.) odbywa się bez ich wyładowywania.

MEKSYK. Ogłoszona została 20 czerwca br. dalsza lista artykułów kosmetycznych dozwolonych do przywozu.

NIEMCY. Wprowadzone zostały nowe wzory druków dla podań o przydział dewiz. W stosunku do poprzednio obowiązujących nowe wzory zawierają kilka zmian i uzupełnień.

NORWEGJA. Od 1 lipca br. szereg towarów opłaca t. zw. podatek obrotowy od luksusu, a między innemi rękawiczki skórkowe i z jedwabiu sztucznego lub naturalnego (5% ad v.), wszelki jedwab sztuczny i naturalny i wyroby z niego (6% ad v.), niektóre towary szklane szlifowane (5% ad v.) etc.

Ekstrakt i kostki buljonowe winny być znakowane przy wwozie do Norwegji wyrazem „utenlandsk“ (zagraniczne).

Z ważnością od 22 lipca br. obowiązują zwyżki stawek celnych na lampki radjowe, dywany i sprężyny siodełkowe do rowerów.

PERSJA. Bezcłowy przywóz maszyn przemysłowych i rolnych został przedłużonych na dalsze 3 lata.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Ukazały się decyzje Trybunału Celnego w sprawie clenia łańcuchów do drzwi (door fasteners), maszyn browarowych, maszyn do wyrobu butelek, oraz w sprawie clenia żarówek.

SYRJA-LIBAN. Rozporządzenie z 13 lipca br. uzależnia od uzyskania pozwolenia przywozowego — import maszyn do fabrykacji zapałek, obuwia, szczotek, alkoholu, acetylenu, tlenu i lodu. Inne rozporządzenie z tegoż dnia obniża (od 10% do 50%) stawki celne do poziomu stawek palestyńskich — a to celem zahamowania przemytu — na następujące artykuły: szynki, wszelkie sery, miód, słód, krochmal, orzechy, kasztany i inne owoce, melasę, wina, chmiel, drzewo, maty słomiane, korek, cegły, płyty cementowe, nici bawełniane, tkaniny bawełniane i jedwabne, wyroby pończosznicze, wełniane firanki na drzwi, portland-cement, samochody osobowe, mydła, anilinę, oraz na szereg chemikalij.

W myśl decyzji Wysokiego Komisarza z 5 lipca br. napoje alkoholowe importowane winny opłacać miejscowe podatki konsumpcyjne.

SZWAJCARJA. Ogłoszono zmiany taryfy celnej, dotyczące nafty, jej surogatów i olejów mineralnych, oleju arachidowego oraz zmiany klasyfikacyj taryfowych różnych towarów.

Podwyższona została począwszy od 1. bm. opłata monopolowa od kollodium.

Ogłoszono przepisy reglamentacyjne dla wwozu kartofli jadalnych.

UNJA POŁ. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały cła maksymalne na niżej wymienione towary pochodzenia polskiego oraz pochodzące z innych krajów za wyjątkiem krajów Imperjum Brytyjskiego, Włoch, Holandji, Szwajcarji, Szwecji, Norwegji, Niemiec, Danji, Egiptu, Liberji, Marokka i kilku krajów środkowo i południowo-amerykańskich.

Następujące artykuły opłacają cła maksymalne: kapelusze, czapki, berety, materjały łokciowe bawełniane i wełniane, ze sztucznego jedwabiu, niektóre wyroby szklane, kwas cytrynowy i winny oraz paciorki.

URUGWAJ. Poczynając od 15 lipca br. wwóz kartofli w ilości do 3500 ton miesięcznie jest bezcłowy.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą od dnia 2. bm. podwyższone zostało cło na niektóre nawozy sztuczne i produkty azotowe.

Wprowadzone zostały od dnia 3. bm. stawki specyficzne od wagi na rury żelazne i stalowe. Poczynając od tegoż dnia uległo zmianie cło na rury i węże gumowe oraz na kółka metalowe.

WŁOCHY. Ustawa opublikowana 23 lipca br. wprowadza system zezwoleń dla przywozu olejów mineralnych (jasnych) i oleju transformatorowego.

Rozporządzenie ogłoszone i wchodzące w życie dnia 1 sierpnia 1935 r. zmonopolizowało import następujących towarów: węgla kamiennego i koksu, miedzi i jej stopów surowych lub w złomie, cyny w sztabach i odpadkach, oraz niklu i jego stopów w sztabach lub złomie. Dla uniknięcia zaburzeń w zaopatrywaniu rynku krajowego rozporządzenie przewiduje, że w okresie przejściowym pewne ilości towarów zmonopolizowanych będą mogły być importowane poza ramami monopolu. Zarząd monopolem będzie należał do Kolei Państwowych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem boxcalfu do W. Brytanji. P/20549/3B/M.

Importem na Cypr naczyń emaljowanych, talerzy, sztućców, grzejników do wanien i wanien interesuje się tamtejsza firma, pragnąca nawiązać kontakty z odpowiedniemi wytwórcami w Polsce. P/19974/4E/M.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski nowości dla bazarów. P/19708/21/Ro.

Ogłoszony został przetarg kolei i portów Unji Południowo - Afrykańskiej na dostawę 1788 grosów śrub chromowanych. Termin składania ofert do dnia 26 sierpnia 1935. P/20448/44/Ro.

Firma marokkańska pragnie importować z Polski hufnale. P/20460/44/Ro.

Firma belgijska poszukuje dostawców mebli wiklinowych na sprzedaż do Senegalu. P/20085/49/Sz.

Firma w Albanji interesuje się zakupem różnych artykułów m. in. manufakturą, meblami giętemi, galanterją wszelkiego rodzaju, skórzaną, naczyniami fajansowemi. P/19054/3D/Sz.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na popielniczki bakelitowe. P/14982/59/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—o—

Firmy francuskie importujące różne zioła lecznicze, a między innemi i kwiat lipowy:

1) Drogerie Centrale de Sud - Quest, 9. rue Hypolyte Mayn AGEN. (Lot et Garonne).
2) Jourdan Freres 5; Chemin St. Romain Lyon (Rhone).
3) G. Gillet 3, rue Payenne, Paris.
4) Drogerie Pharmaceutique de France, 34, rue de Franos - Bourgeois Paris.
5) Sossler et Perot — 35, rue de Blancs Manteaux, Paris.
6) Louis Cuzin, 56, rue de Chanzis, Paris.
7) Laboratoires Galeniques Vernin Melun (S. et M.)
8) Buddenzieg — 154 ter bld. Malesherbes Paris.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

AKTUALNE POSTULATY PRZEMYSŁU RYBNEGO NA WYBRZEŻU.

Rozwój przemysłu rybnego na Wybrzeżu datuje się od niespełna 3-ch lat. Aż do roku 1933 przemysł ten był z nielicznemi wyjątkami raczej przemysłem chałupniczym o przestarzałych metodach produkcji i nie odgrywał większej roli w życiu gospodarczem Wybrzeża. Ale począwszy od roku 1933 następuje

silny jego rozwój, przyczem cały szereg poważnych firm z tej branży, osiedlonych w południowo - zachodniej części Polski przenosi się do Gdyni, czyniąc tu poważne inwestycje przemysłowe. Nowe zakłady przemysłu rybnego, a więc wędzarnie i fabryki konserw rybnych, wybudowane na terenie Gdyni i Wybrzeża są urządzone według ostatnich wymogów techniki produkcyjnej w tej branży i nastawione na produkcję masową.

Jak silny był rozwój przemysłu rybnego w Gdyni o tem najlepiej świadczą cyfry statystyczne. Na początku roku 1933 było w Gdyni ogółem 29 pieców wędzarniczych, przy końcu 53 pieców. W roku 1934 przybyło dalszych 40 pieców, a w r. 1935 — 20 pieców. W chwili obecnej Gdynia liczy więc ogółem 113 pieców wędzarniczych wobec 29 pieców na początku 1933 r. W ostatnich latach, a szczególnie w roku 1933 i 1934 nastąpił również rozwój przemysłu rybnego, a w szczególności wędzarniczego, na półwyspie helskim.

Powyższy rozwój przemysłu rybnego sprawił, iż przemysł ten jest obecnie w stanie nie tylko pokryć całe zapotrzebowanie w kraju na ryby wędzone i znaczną część zapotrzebowania na konserwy rybne, ale może również eksportować poważne ilości zagranicę.

Przemysł rybny na Wybrzeżu oraz w Gdyni potrzebuje jednak dla swego rozwoju pomocy finansowej w formie długoletnich i nisko oprocentowanych kredytów inwestycyjnych. Pod tym względem na największe trudności napotykają wędzarnie i fabryki konserw rybnych, usadowione na terenie portu gdyńskiego. Nie są one bowiem właścicielami gruntów, na których fabryki ich stoją i nie mogą dać zabezpieczenia hipotecznego. Wprawdzie zabezpieczenie hipoteczne możnaby oprzeć na „prawie zabudowy", ale brak katastru dla nowych terenów portowych, uniemożliwia realizację powyższego.

Obecnie sprawa kredytów dla przemysłu rybnego jest tem aktualniejsza, iż przemysł ten nastawiony jest już na masową produkcję konserw rybnych i posiada bardzo duże i zupełnie realne możliwości eksportowe. Już w chwili obecnej przemysł gdyński eksportuje szproty w oliwie do Stanów Zjednoczonych, skąd posiada liczne zapytania nie tylko na konserwy, i przetwory rybne, ale również na szproty wędzone. Ogromne możliwości dla eksportu, dotychczas niewykorzystane przedstawiają rynki Lewantu i Bliskiego Wschodu, a w szczególności Palestyna i Egipt, skąd firmy tutejsze otrzymują liczne zapytania a nawet zamówienia, których dla braku środków finansowych nie mogą wykonać. Dzieje się to naturalnie z olbrzymią szkodą dla naszego gospodarstwa narodowego i eksportu. Ale firmy tutejsze wyczerpane finansowo inwestycjami poczynionemi w ostatnich dwóch latach, nie są w stanie bez pożyczek na zakup blachy, puszek, przypraw, maszyn itd. podjąć się eksportu na większą skalę.

W chwili obecnej przemysł rybny w Polsce ma wyjątkowe i mogące przeminąć, możliwości eksportu. Nie będzie pewnie przesadą, o ile powiem, że przemysł rybny, szczególnie w Gdyni i na Wybrzeżu, ma taką samą okazję obecnie do rozwinięcia eksportu jaką miał nasz przemysł węglowy w r. 1926. Niechęć całego szeregu krajów do handlu z Niemcami, jak również trudne obecnie warunki tego handlu, powodują, iż handel licznych krajów szuka innych źródeł zakupu konserw i przetworów rybnych. Towar odpowiadający wymaganiom a z drugiej strony tani, może dać im Polska i okazję tę należałoby wykorzystać. Niechęć do Niemiec najlepiej ilustruje fakt, że przy zamówieniu szprotów w oliwie do Stanów Zjednoczonych Amerykanie zażądali od firmy gdyńskiej, aby puszki nietylko miały napis „made in Poland", ale również etykiety w języku polskim, aby nie było najmniejszego podejrzenia, że towar jest może niemiecki. Ale konjunktura ta może minąć i dlatego umożliwienie eksportu fabrykom konserw rybnych w Gdyni i na Wybrzeżu, przez przyznanie odpowiednich na ten cel kredytów nie powinno być odwlekane lub też niedoceniane.

Przemysł rybny, a szczególnie wędzarniczy ma olbrzymie znaczenie, przedewszystkiem jednak jako artykuł spożywczy dla ludności niezamożnej u nas w kraju, której bardzo duży odsetek jest niedożywiany lub odżywia się nieracjonalnie. Przemysł rybny daje ludności niezamożnej w trudnym okresie zimowym masowy i tani artykuł, jakim są szproty wędzone o wielkiej wartości odżywczej. Konsumcja tych ryb morskich stale u nas wzrasta, ale jest ciągle jeszcze zbyt mała w porównaniu z innemi krajami w Europie. W Polsce konsumcja ryb na głowę ludności wynosi około 3 kg rocznie, podczas, gdy w Niemczech około 12 kg rocznie, w Holandji 20 kg rocznie, we Francji 10 kg rocznie i Norwegji 100 kg rocznie.

W roku bieżącym projektuje się wprowadzenie standaryzacji w produkcji ryb wędzonych, a mianowicie szprotów i piklingów (wędzone świeże śledzie). Standaryzacja zapewni konsumentom odpowiednią jakość towaru i usunie dziką oraz nieuczciwą konkurencję w przemyśle wędzarniczym. Pozwoli to niewątpliwie na zwiększenie konsumpcji szprotów wędzonych oraz przyczyni się do popularyzacji tego artykułu wśród szerokich rzesz ludności wewnątrz kraju.

Zwiększenie popytu na szproty wędzone jest konieczne, gdyż ryba ta jest głównym artykułem połowów naszego rybołówstwa morskiego i produkcji przemysłu wędzarniczego oraz jednym z najważniejszych surowców przemysłu konserwowego (fabrykacja „szprotów w oliwie").

Sytuacja gospodarcza w rybołówstwie i przemyśle rybnym na Wybrzeżu kształtowała się fatalnie w ubiegłym sezonie, tj. na jesieni 1934 roku i w pierwszych miesiącach 1935 roku.

W sezonie 1933/34 złowiono na wodach polskich 7.593.500 kg szprotów o wartości 871.198 zł podczas, kiedy w sezonie 1934/35 złowiono 8.335.600 kg szprotów wartości 739.078 zł. Jak z powyższych cyfr widać mimo, iż połowy szprotów wzrosły o poważną ilość 742.100 kg czyli o prawie 10% w stosunku do poprzedniego sezonu, to ogólna wartość złowionych szprotów nietylko że nie wzrosła, lecz przeciwnie poważnie spadła o 132.120 zł czyli o prawie 18% w porównaniu do sezonu 1933/34. Najniższa notowana w sezonie cena za 1 kg szprotów wędzonych wynosiła w roku 1935 — 26 gr podczas gdy w sezonie poprzednim t. j. w r. 1934 — 45 gr. Mimo zwiększonych więc połowów, rybołówstwo morskie i przemysł rybny otrzymał znacznie mniej pieniędzy za swoją pracę i produkcję. Skutek jest taki, że rybacy nie mogą spłacać rat za otrzymane na długoterminowy kredyt kutry, gdyż znajdują się w biedzie, a przemysł rybny zamknął sezon bądźto ze stratami, bądź też z tak minimalnemi zyskami, że po tegorocznym sezonie wogóle nie można mówić o rentowności w dziale przemysłu rybnego.

Powodem tej fatalnej sytuacji gospodarczej była w pierwszym rzędzie konkurencja przemysłu rybnego w Gdańsku, który przez niedostateczną ochronę polskiego przemysłu rybnego w umowie gospodarczej polsko-gdańskiej miał możność dzikiej konkurencji z tutejszym przemysłem na rynku polskim.

W nadchodzącym sezonie należałoby więc o ile możności uchronić tutejszy przemysł rybny od konkurencji gdańskiej jak również od konkurencji sezonowego przemysłu chałupniczego, który jakością swoich wyrobów robi jaknajgorszą propagandę rybom wędzonym. Koniecznem jest również wprowadzenie ulg podatkowych, socjalnych i taryfowych, bez których rozwój przemysłu rybnego na tutejszym terenie będzie ciągle napotykał na duże przeszkody.

J. Kunert.

KRONIKA.

— **PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE PRZEZ GDYNIĘ.** Do Gdyni nadchodzą w dalszym ciągu śledzie świeże w lodzie z Hamburga. Transporty nadchodzą dwa razy w tygodniu na początku i na końcu, stosownie do przyjazdów linij okrętowych. W tygodniu ubiegłym wyładowano 44 ton śledzi świeżych, z czego część zabrały wędzarnie gdyńskie a resztę wysłano do wędzarń wewnątrz kraju. Popyt na piklingi wędzonych ze śledzi świeżych wzrasta wobec oziębienia się temperatury. Równocześnie obniżono cenę z 1,80 na 1,70 za jedną skrzynkę piklingów (12 sztuk śledzi).

— **ZWIĘKSZENIE STANU ZATRUDNIENIA PRACOWNIKÓW W „MEWIE".** W związku z sezonowem przepakowywaniem śledzi solonych łowionych na Morzu Północnem przez statki „Mewy", zwiększono w Gdyni ilość pracowników. I tak przy przepakowywaniu pracuje sześćdziesięciu pracowników (45 kobiet i 15 mężczyzn) pod kierunkiem dwóch holenderskich fachowców. Przy produkcji zaś beczek zatrudnionych jest 25 bednarzy polskich. W ciągu miesiąca wyprodukowano około 1500 beczek śledziowych dużych.

— **KATASTROFALNY ZANIK ŚLEDZI ŁOWIONYCH NA WODACH ISLANDJI.** Matjasy islandzkie zwane również ulikami zdołały w krótkim czasie opanować rynek polski. Zwykle z początkiem sierpnia nadchodziły pierwsze statki z Islandji. W roku bieżącym zanosi się na zupełny brak tych śledzi, jeżeli dalsze połowy śledzi na wodach Islandji będą tak skąpe jak dotychczas. Rybacy, solarze i eksporterzy nie pamiętają takiego katastrofalnego roku. Statki zaczarterowane na transporty śledzi nadaremno oczekują na towar w portach Islandji, narażając firmy na poważne straty.

Flotylle śledziowe należące do innych narodowości (Norwegja, Szwecja, Finlandja, Estonja), narażone będą na duże trudności finansowe, o ile w dalszym ciągu połowy nie dopiszą na wodach Islandji.

Dla rynku polskiego brak śledzi islandzkich z nowych połowów może spowodować zwyżkę ceny na śledzie islandzkie zeszłoroczne i zwyżkę śledzi szkockich i norweskich, udawadniając raz jeszcze jak dużo ryzyka zawiera rybołówstwo śledziowe i handel śledziem solonym.

— **MOŻLIWOŚCI ZBYTU ŚLEDZI Z POLSKICH POŁOWÓW WŚRÓD POLONJI W STANACH ZJEDN.** W tych dniach zwiedził port rybacki w Gdyni sekretarz Związku Kupców Polskich z Detroit, celem zorjentowania się co do możliwości nawiązania bliższych stosunków handlowych. Chodzi mianowicie o śledzie solone, znajdujące łatwy zbyt w okresie miesięcy zimnych (od października do marca). Ogólne zapotrzebowanie polskich sklepów można określić na 20 tysięcy beczek w jednym sezonie. Mocno solone śledzie znane są tam pod nazwą holenderskich, a lepsze gatunki pod nazwą „smalcówek" (zapewne szkockie). Eksport śledzi polskich do Stanów Zjednoczonych wymaga bliższego opracowania.

SPRAWY TURYSTYCZNO - KĄPIELOWE

ZJAZD ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI PENSJONATÓW NADMORSKICH.

Nowoutworzony Związek Właścicieli Pensjonatów Nadmorskich w Gdyni odbył 19 sierpnia 1935 r. swe obrady w Domu Zdrojowym w obecności około 60 osób.

Obrady stały na wysokim poziomie i odzwierciadlały faktyczny stan naszych uzdro-

wisk nadmorskich oraz ciężkie materjalne położenie pensjonatów.

Referat generalny wygłosił p. Szynkiewicz, który w przemówieniu swojem powołał się na zdanie Prezesa Izby naszej, wypowiedziane podczas konferencji prasowej odbytej w kwietniu br. o konieczności ustalenia ciągłości sezonu, a więc także sezonu jesiennego i zimowego przyczem podkreślił słuszność tego zapatrywania i oświadczył, że gdyby wszystkie pensjonaty należały do jednej organizacji, to cel ten dałoby się zrealizować. Inwestycje pensjonatów nadmorskich wyrażały się cyfrą 62 miljony złotych, a stan zatrudnienia wynosi w sezonie od 5 do 10 tysięcy pracowników, przeważnie ze sfer bezrobotnych, co szczególniej należy podkreślić.

W porównaniu z latami 1928—1929, frekwencja gości spadła w bieżącym sezonie mniejwięcej o 30%, tak, że sezon obecny uważać należy za deficytowy. Powodem spadku frekwencji był w tym roku po części spadek guldena, byłoby jednak mylnem, trwający spadek frekwencji wyłącznie tym powodem tłumaczyć. Głównym powodem tego spadku jest niski poziom kulturalny naszych uzdrowisk i nie zmieniło się nic albo niewiele w ostatnich latach. I tak: na półwyspie Helu odczuwa się brak dobrej wody, niema kanalizacji, apteka w Helu była w tym roku nieczynna, brak środków ratowniczych. Pozatem — brak dróg; o godzinie 9-ej jest już ciemno, światło jest 100% droższe, niż w Gdyni, żegluga polska znacznie droższa od żeglugi gdańskiej, wobec czego przyjeżdża więcej Gdańszczan, niż Polaków, a z drugiej strony wielu Polaków, korzystając z żeglugi gdańskiej, przejeżdża codziennie z półwyspu do Sopot. (Cena żeglugi polskiej 4,50 zł, cena zaś gdańskiego statku — 3,50 zł — przy znacznie dłuższej trasie).

Po referacie głównym przemawiali delegaci poszczególnych uzdrowisk, potwierdzając bardzo niski poziom, zobrazowany przez referenta. W referatach przedstawicieli poszszczególnych uzdrowisk podano szereg dodatkowych szczegółów, obrazujących niepomyślne położenie naszych kąpielisk morskich, wskazując na wysokie podatki i opłaty sanitarne oraz podniesiono konieczność utworzenia komisyj zdrojowych, któreby kwalifikowały poszczególne pensjonaty i eliminowały budynki, nie nadające się na pensjonaty. Nagół podniesiono, że minął czas, kiedy letnicy z kraju bezkrytycznie godzili się z wszelkiemi niewygodami i kiedy jedynie decydował sentyment dla polskiego wybrzeża. Dziś trzeba zadecydować, czy wspólnemi siłami uzdrowiska nadmorskie dźwignąć na poziom europejski, czy też pogodzić się z ostatecznym ich upadkiem.

W dyskusji wskazano również na niewłaściwość podjęcia się przez Warszawski Związek Turystyczny propagandy w prasie polskiej dla Sopot, oraz uskarżano się na straty, jakie pensjonaty miały z powodu braków przy organizacji wycieczek przez Ligę Morską i Kolonjalną, oraz Orbis.

Na zakończenie obrad uchwalono szereg postulatów pod adresem władz lokalnych. Przewodniczący zebrania zwrócił się do obecnego na zebraniu w zastępstwie Prezesa Izby naszej — wiceprezesa p. T. Marchlewskiego z prośbą, aby Izba Przemysłowo - Handlowa otoczyła uzdrowiska swoją opieką i dopomogła do zrealizowania postulatów we właściwym czasie, ażeby dała się w przyszłym sezonie wstrzymać dalszy spadek frekwencji w kąpieliskach na wybrzeżu polskiem.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA POD HASŁEM „DZIECKO“.

Liga Propagandy Wytwórczości Krajowej, która od szeregu lat urządza wystawy, jak np. „Wystawę Wnętrz“, „Wszystko dla ucznia“, „Wszystko dla pani“, 4 doroczne wystawy „Nasze Mieszkanie“ i szereg mniejszych, zamierza w roku bież. urządzić w sezonie jesiennym lub zimowym wystawę pod hasłem „Dziecko“.

Zasięg tej wystawy ma obejmować wszystkie eksponaty odnoszące się do wychowania dziecka obojga płci od niemowlęcych lat aż do mniej więcej 14 roku życia, w szczególności: higjenę, lecznictwo, pielęgniarstwo, odżywianie, konfekcję, naukę, lekturę, sport, statystykę, zabawy, zabawki, oraz wszelkie inne luźniej z dzieckiem powiązane dziedziny życia.

Firmy, które byłyby zainteresowane we wzięciu udziału w tego rodzaju wystawie mogą uzyskać bliższe informacje w Biurze Ligi Propagandy Wytwórczości Krajowej: Kraków, Szpitalna 15.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	2. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s ŚLĄSK*	3. 9.
s/s CAPELLA*	9. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	10. 9.
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	5. 9.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	5. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	2. 9.	**Tallinn**	s/s ŚLĄSK*	3. 9.
s/s CAPELLA*	9. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	10. 9.
		Tallinn		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	9. 9.
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s SIRIUS* (via Bremen)	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS*	2. 9.
		Ryga		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	9. 9.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	4. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	4. 9.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	4. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	4. 9.
s/s MARJEHOLM* (via Karlskrona)	31. 8. 14. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* (via Stockholm)	5-7. 9. 16. 9.
s/s BARFROST	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	9. 9.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TCZEW	28. 8. 8. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	29. 8. 9. 9.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	31. 8. 14. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	5-7. 9. 16. 9.
s/s CITTA DI BERGAMO	13. 9.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	5. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	4. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	4. 9.
	18. 9.	co 2 tygodnie		18. 9.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 9.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s CHORZÓW	31. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s CHORZÓW	31. 8.
s/s ALBERT	3. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALBERT	3. 9.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s SIRIUS*	2. 9.
s/s SIRIUS*	2. 9.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	4. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	29. 8.
		co tydzień		5. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	5. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	5. 9.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	2. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	2. 9.
		co 2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	31. 8.
s/s LUNA	10. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	16. 9.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	29. 8.
		co 2 tygodnie		12. 9.
s/s BALTONIA*	2/5. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	4. 9.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	12. 9.
s/s LWÓW*	16/18. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	19. 9.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	31. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	31. 8.
s/s HINDSHOLM	7. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	7. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s ODER	31. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s ODER	31. 8.
s/s HAARLEM	7. 9.		s/s HAARLEM	7. 9.
		HOLANDJA **Amsterdam**		
s/s POSEIDON	2. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s POSEIDON	2. 9.
		Rotterdam		
s/s ŚLĄSK*	3. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	3. 8.
s/s PUCK	10. 8.		s/s PUCK	10. 8.
s/s PRIANUS	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s PRIANUS	2. 9.
s/s JUNO	5. 9.		s/s JUNO	9. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	9. 9.
s/s WIBORG	10. 9.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	10. 9.
		BELGJA **Antwerpja**		
s/s ŚLĄSK*	3. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	3. 9.
s/s HEL	10. 9.		s/s HEL	10. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	9. 9.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s BARFROST	4. 9.
		FRANCJA **Havre/Cherbourg**		
s/s WARSZAWA	27. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA*	31. 8.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	9. 9.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	13. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s PASAJES	30. 8.
			s/s TANGER	14. 9.
		Valencia — Barcelona		
s/s ALFA lub subst. (również z Sycylji)	25. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	29. 8.
s/s BODIL	7. 10.		s/s DAGMAR	11. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s CALEDONIA	4. 9.
—		co 2 tygodnie	s/s CAPRI	18. 9.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	24. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	24. 9.
		co miesiąc		
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	3-5. 9.	*(Rummel & Burton)*	s/s CITTA DI BERGAMO	13. 9.
		co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s BLALAND	1. 9.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	s/s NORRUNA	16-18. 9.
m/s NORDLAND	19. 9.	co 1—4 tygodnie	m/s VIKINGLAND	29. 9.—1. 10.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SONGDAL	28. 8.	*(Rummel & Burton)*	s/s SONGDAL	28. 8.
		co 3 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	3. 9.
—		co 3 tygodni	s/s SARMACJA	13. 10.

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni		Kraje i porty	Odjazdy z Gdyni	
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD	29. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s SAGAPORACK	29. 8.
s/s SCANMAIL	5. 9.	co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY	5. 9.
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI*	16. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	13. 9.
		co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	15. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s PASAJES	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s PASAJES	30. 8.
s/s TANGER	14. 9.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	14. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s VALPARAISO	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s KR. MARGARETA	15. 9.
		co 3 tygodnie		
s/s EQUATOR	29. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	Statek	16. 9.
s/s ATLANTA	10. 9.	co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	19. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	27. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KLIPPAREN	27. 9.
m/s KAAPAREN	21. 10.	co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s CITY OF WELLINGTON	1. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON	7. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s SUMATRA	28. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TENNESSEE	30. 8.
m/s VINSTRA	1. 9.	co miesiąc	m/s NANKING	28. 9.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s RAGNHILDSHOLM	2. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TORTUGAS	14. 9.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 sierpnia:

s/s BODIL lin. po ładunek do portów hiszpańskich i włoskich, PAM.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s AALBORG po drzewo, PAM.
s/s URSUS z rudą, Behnke & Sieg.
s/s ZENTA ze złomem, PAM.
m/s ALTHEA po węgiel, PAM.

30 sierpnia:

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s RIMFROST lin. z Kłajpedy po ładunek do Antwerpji, PAM.
s/s CARSTEN RUSS z towarami, PAM.
s/s IRIS lin. z drobnicą dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s A. H. BOTH ze złomem, PAM.
s/s ALIX po drzewo, PAM.
s/s NINA po węgiel, Speed.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s AVANCE po węgiel, PAM.
s/s VERA po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, Speed.
s/s GRANADA po węgiel, Speed.
s/s KALEVA po węgiel, Speed.
s/s SUSA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s URSUS po węgiel, Speed.

31 sierpnia:

s/s KOSCIUSZKO z powrotną wycieczką bałtycką. Gd. — Amer. L. Ż.
s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ODER lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Bergenske,
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s ULMUS po węgiel, Speed.
s/s PERSEO po węgiel, Polrob.
s/s BENLOS po węgiel, Bergenske.

1 września:

s/s CITY OF WELLINGTON lin. z Dalekiego Wschodu dla wyład. i ładowania, PAM.
m/s VINSTRA lin. z Indyj dla wyład. towarów, PAM.
m/s BLALAND lin. z portów Lewantu, zostanie przemianowany na „Lewant", przybywa dla wyładowania towarów, ładować już będzie pod nową nazwą, Pol. - Lewant., później Żegluga Polska S. A.
s/s BIRGITTA po drzewo, PAM.
s/s SCANDIA po węgiel, PAM.

2 września:

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i lad. do Rygi i Bremy, Wolff.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 września 1935 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Gdynia, port i praca na morzu.

P. Generał Dr Ferdynand Zarzycki, b. Minister Przemysłu i Handlu, kandydat na posła w okręgu Nr. 104, obejmującym Gdynię oraz powiaty Morski, kartuski i kościerski, na zebraniu przedwyborczem, odbytem w Gdyni w dniu 1 bm. z inicjatywy miejscowych organizacyj kobiecych, poruszył w swem przemówieniu szereg zagadnień gospodarczych z dziedziny morskiej, które poniżej podajemy. Zagadnienia, przedstawione przez P. Generała Zarzyckiego dotyczą najaktualniejszych spraw, związanych z rozwojem portu gdyńskiego, handlu morskiego i ważniejszych gałęzi przemysłu.

Wiemy wszyscy, że po odzyskaniu Pomorza rozpoczął się najpierw ruch Polski nad morze, wzmagający się jeszcze i teraz z roku na rok, że następnie rozbudowaliśmy to wybrzeże tak, że dziś trudno go porównywać do pierwotnego stanu, a że zbudowaliśmy w Gdyni najpiękniejszy i najbardziej nowoczesny na świecie port i że przy porcie powstało miasto, milowemi krokami zbliża się do wielkich miast w Polsce, że wreszcie pięknie zapoczątkowaliśmy własną żeglugę, a w handlu morskim mamy do zarejestrowania też nie najgorsze sukcesy. Wiemy także wszyscy, że nasza marynarka rozbudowała się do wcale pokaźnej wielkości. Ale byłoby błędem nie do darowania, gdybyśmy chcieli uważać dotychczasowe rezultaty za ostateczne i gdybyśmy spoczęli na laurach.

Port wymaga jeszcze ciągle uzupełnień. I tak na pierwsze miejsce wysunąć trzeba powiększenie kranów i dźwigów w stosunku do ciągle zwiększającego się przeładunku. Następnie ukończenie urządzeń do przeładunku zboża, które dotychczas prawie wyłącznie szło przez Gdańsk, budujący się silos musi być rozszerzony na większe ilości zboża.

1) W Gdyni musi powstać większa stocznia, w której możnaby budować i większe jednostki morskie, które dotychczas musiały być zamawiane zagranicą.

2) Rozszerzenie możliwości przeładunkowych dla drzewa.

3) Rozszerzenie strefy wolnocłowej przez zabudowanie tam nowych magazynów.

4) Import śledzi i przechowywanie ryb musi uzyskać zupełnie spokojne załatwienie w Gdyni, zarówno przemagazynowaniu jak i przeróbce.

5) Wykończenie mola reprezentacyjnego i wykonanie systemu falochronowego.

6) A na wybrzeżu wielkiego morza musi być zbudowany możliwie szybko nowy port rybacki w Wielkiej Wsi jako konieczna baza dla rybołówstwa dalszego i dla całego szeregu rybackich wsi, które dotychczas nie mogą nigdzie trzymać swych kutrów.

Z portem przedewszystkiem związana jest żegluga. Otóż tu jesteśmy dopiero w dobrym, ale prymitywnym początku rozwoju. Wszak zaledwie 6—7% towarów idzie pod polską banderą.

Niestety na to są potrzebne wielkie kapitały. Na każde 100.000 ton trzeba około 100 miljonów zł, które trzebaby wydusić z pienię-

dzy podatkowych, bo polska inicjatywa prywatna nie może sobie tymczasem pozwolić na szerszy rozmach.

Wiemy wszyscy, że linje regularne ciągną się coraz dalej. Ale musimy uruchamiać własne linje. Niedługo pójdą już polskie statki regularne na morze Śródziemne, a muszą pójść i do południowej Afryki i do innych krajów zamorskich.

W handlu w ogólności, a w handlu morskim w szczególności mamy bardzo wielkie zaniedbanie w przeszłości. Gdy inne wielkie narody świata zdobywały w handlu największe swoje bogactwa i dochodziły w handlu do niebywałych fortun, myśmy nie chcieli z handlem mieć nic do czynienia, uważam ten proceder za niegodny pełnoprawnego obywatela. A handel morski według dawnych opinij miał być źródłem wszelkiego zła płynącego z kraju. Skończyło się na tem, że inni mają bogactwa, a my musimy zaczynać nieledwie od początku. I dziś jeszcze nie zupełnie został przełamany przesąd, że kupiectwo to coś gorszego. A więc musimy zbudować polskie kupiectwo morskie przy swoich własnych ludziach i o własnym swoim kapitale. Szczególnie ważne dla rozwoju handlu jest szybkie załatwianie spraw związanych z poruszaniem się kupca (dalsze spraw konsularnych, a więc paszportowych, usprawnienia aparatu celnego, większa swoboda w działalności urzędu morskiego itp.)

Liberalniejsze traktowanie ulg podatkowych w początkowym okresie rozwoju handlu w Gdyni.

Rybołówstwo morskie na polskiem wybrzeżu rozwija się bardzo, modernizuje się coraz bardziej i osiąga coraz lepsze rezultaty. Jednakże musimy zarejestrować cały szereg bolączek, które trzeba będzie powoli i systematycznie usuwać. I tak: 1) Obecna flotylla rybacka składa się przeważnie ze starych już kutrów o słabych motorach, które nie pozwalają rybakowi wyjeżdżać na dalsze tereny, szczególnie zachodniego Bałtyku, a przybrzeżne tereny prędko się wyczerpują. Zapoczątkowany już Morski Instytut Rybacki Kredytowego Zakupu Kutrów, większych i solidniejszych, z krajowemi motorami, musi być dalej prowadzony, ażeby rybaków naszych wyprowadzić można na coraz dalsze wody. 2) Byłoby bardzo niefortunne, gdyby zamierzona już dawno budowa portu rybackiego na morzu w Wielkiej Wsi była jeszcze dalej odkładana.

Cały szereg wsi rybackich od Karwi po Chłapowo i Wielką Wieś do Swarzewa i Kuźnic jest dziś właściwie skazana na drobne połowy przybrzeżne na małych łodziach wiosłowych i żaglowych. Koszt około 3 miljonów złotych.

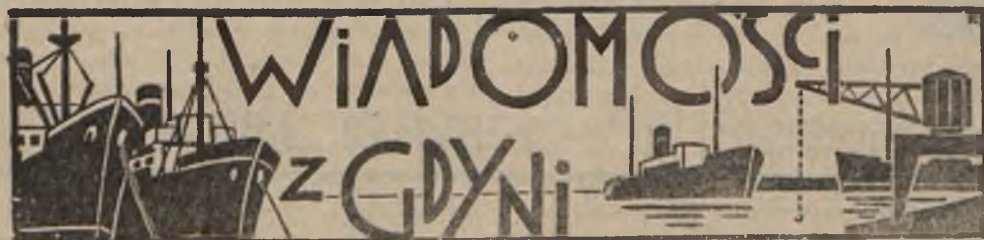
Bardzo pożądanem jest też wybudowanie przystani rybackiej w Mechlinkach oraz pomostu w Kuźnicy (koszt 250.000 zł.)

3) Niesłychanie dotkliwe dla naszych rybaków jest zagadnienie zbytu ryb oraz cen za nie. Jeśli chodzi o zbyt, to trzeba stwierdzić, że społeczeństwo polskie dopiero uczy się spożywać ryby morskie i powoli nabiera do nich zaufania. Trzeba koniecznie uruchomić żywą propagandę spożywania ryb morskich. Jest nie do pojęcia, że cała Polska spożywa mniej ryb morskich niż Gdańsk. Uruchomienie w zimie zamrażalni ryb w Gdyni pozwoli rybakom na zbywanie każdej ilości połowionych ryb, które będzie można wysyłać wgłąb kraju w miarę zapotrzebowania.

4) Obecnie płacone przez rybaków ceny za materjały pędne są zbyt wysokie w porównaniu ze spadkiem cen na ryby, dlatego też obniżenie tych cen staje się żywotną koniecznością.

5) Do niedawna Gdańsk był dużym odbiorcą ryb z polskich połowów. Niestety reglamentacyjna polityka senatu gdańskiego nie pozwala nawet drobnym sprzedawcom zdobyć drobnych ilości ryb na swoim rynku. Nasze organa pertraktujące z Gdańskiem muszą pamiętać, że te szykany gdańskie są bardzo dotkliwe dla naszych drobnych rybaków.

Jesteśmy tedy w rybołówstwie morskiem w okresie modernizacji sprzętu rybackiego, oraz w okresie przestawiania rynku gdańskiego na rynek polski. Oba te zagadnienia muszą być pomyślnie załatwione, gdyż w ten sposób najlepiej zwiążemy ludność rybacką z resztą Polski.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI SOCJALNEJ.

W dniu 3 bm. odbyło się Posiedzenie Izbowej Komisji Socjalnej. Obrady Komisji, którym w zastępstwie nieobecnego przewodniczącego inż. Namysłowskiego przewodniczył Radca Mazur, poświęcone zostały w dalszym ciągu omówieniu spraw, związanych z projektowanemi zmianami w zakresie świadczeń społecznych.

POWRÓT STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA“ DO GDYNI.

Dnia 3 września br. o godz. 11.30 wrócił do portu gdyńskiego z podróży ćwiczebnej naokoło świata statek szkolny „Dar Pomorza“. Uroczystość powitania statku i jego załogi zaszczycili swą obecnością Pan Prezes Rady Ministrów Walery Sławek, Pan Minister Przemysłu i Handlu Henryk Floyar-Rajchman, Biskup Morski ks. Dr Okoniewski, Dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, przedstawiciele władz miejscowych i społeczeństwa z pp. Komisarzem Rządu mgr. St. Sokołem i Dyrektorem Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskim na czele.

Wejście „Daru Pomorza“ do portu powitane zostało przez ryk syren okrętowych również z tej okazji wszystkie statki znajdujące się w porcie podniosły galę. Na peronach dworca morskiego zebrała się liczna publiczność i rodziny uczniów i załogi. — Z chwilą przybicia statku do nabrzeża orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn państwowy oraz marsza I Brygady, a publiczność witała okrzykami powracającą załogę. Po przycumowaniu statku Pan Premjer wraz z p. Ministrem Przemysłu i Handlu i świtą dokonali przeglądu całej załogi oraz statku. Po przeglądzie nastąpiło powitanie przez rodziny uczniów i załogi, którzy prawie rok spędzili zdala od swych domów. Podróż „Daru Pomorza“ dała niewątpliwie możność wyćwiczenia nowego zastępu młodych żeglarzy polskich i przyczyniła się do poznania przez nich dalekich krajów zamorskich, co ze swej strony ułatwi w przyszłości nawiazanie i podtrzymanie z niemi stosunków handlowych.

M/S. PIŁSUDSKI W DRODZE DO GDYNI.

Dnia 12 bm. oczekiwane jest przybycie do Gdyni nowego transatlantyku polskiego M/S. „Piłsudski“, który już w dn. 15 bm. odpłynie w swą pierwszą podróż do Ameryki.

Fachowa prasa zagraniczna poświęca w dalszym ciągu dużo uwagi tej nowej jednostce polskiej marynarki handlowej, podkreślając, że będzie to najbardziej nowoczesny statek oceaniczny, łączący Bałtyk z zachodnim Atlantykiem. M/S. Piłsudski wzbudza zainteresowanie jeszcze i z tego względu, że dla budowy jego dostarczane były materjały i urządzenia przez cały szereg państw europejskich.

Okręt ten posiada następujące wymiary zasadnicze: długość 154 m., szerokość 22 m., zanurzenie 7,5 m., wyporność 15.000 ton i szybkość normalna 18 węzłów. Nie mogąc się porównywać z olbrzymami oceanicznemi, „Piłsudski“ jest już jednakże statkiem dużym, oceanicznym, co do wielkości bardzo odpowiednim dla naszych możliwości przewozowych. Na budowę jednego takiego statku zostało zużytych ok. 4360 t. żelaza, jako arkusze poszycia (z płyt stalowych) i ok. 1140 t. żelaza profilowego. Ciężar nitów wliczony jest do ciężaru arkuszy i kształtowników. — Łączny ciężar samych tylko łbów nitów dla tego okrętu wynosi 170 t. Okręt będzie mógł zabrać 355 pasażerów klasy turystycznej i 405 trzeciej klasy i wyekwipowany jest we wszystkie urządzenia, stosowane na nowoczesnych okrętach, które mogą zaspokoić wszelkie potrzeby i wymagania pasażera XX-go wieku. A więc poza salonami, palarniami, barami werandami, pokładem sportowym i słonecznym, okręt posiada stały basen kąpielowy, salę gimnastyczną z przyrządami i salę zabaw dla dzieci. Okręt napędzany jest przez dwa silniki o łącznej mocy 11.000 KM. Zastosowane są silniki Sulzera. Wszystkie pompy, windy ładunkowe i kotwiczna, maszyna sterowa i inne okrętowe mechanizmy pomocnicze mają napęd elektryczny. W osobnym przedziale mieszczą się maszyny chłodnicze, stosujące jako czynnik chłodniczy bezwodnik węglowy. Silniki główne i pomocnicze wybudowane zostały przez stocznie w ich fabrykach maszyn w Trieście, które mają licencję na budowę silników firmy „Sulzer“. Stocznia wykonała sama części żeliwne, obróbkę części i montaż silników. Części zaś, wymagające dokładniejszego wykonania, jak pompki ropowe i dysze, sprowadzono z fabryk Sulzera, a części stalowe zamawiano w firmach zagranicznych, które się zajmują specjalnie tą gałęzią produkcji. Tak więc np. wały korbowe, odporowe i tunelowe do czterech silników o łącznym ciężarze 246 ton, dostarczone zostały przez czeskie zakłady Witkowickie, korbowy o łącznym ciężarze ok. 50 t. zamówiono w firmie Krupp w Essen, krzyżulce zamówiono w Zakładach Gusstahlwerke - Witten i t. d. Materjały, potrzebne do budowy kadłubu okrętu, sprowadzono: żelazo profilowe z Czechosłowacji, arkusze poszycia z Austrji, części staliwne, jak dziobnicę, tylnicę, wsporniki do wałów śrubowych, zamówiono na Węgrzech w Diosgiör. Polski przemysł dostarczył pompy i urządzenia radjotechniczne.

Zrozumiałem więc jest zainteresowanie, jakie wzbudza M/S Piłsudski nietylko w Polsce lecz i we wszystkich państwach, które w ten lub inny sposób w budowie jego partycypowały.

WE WRZEŚNIU PRZYBYWAJĄ DO GDYNI DWA STATKI LINJOWE Z AUSTRALJI

Jak wiadomo Gdynia posiada już dwa linjowe połączenia z Australją, jedno reprezentowane przez Polską Agencję Morską

(PAM), angielskiej linji Holta i drugie norweskiej linji Wilh. Wilhelmsena, reprezentowanej przez firmę Bergenske. Jednakże statki tych linij, o nośności 8-12 tys. ton, przeważnie nie docierają do Gdyni, dosyłając nam towary idące z przeznaczeniem do nas i przyjmując nasze eksportowe wysyłki w najbliższych portach Północnego Morza.

Jednakże w bież. miesiącu statki obu linij znów przybędą do Gdyni. Motorowiec „Tijuca“ W. Wilhelmsena przybywa z ładunkiem wejściowym już 10 - 11 września. Parowiec „Meriones“ linji Holta przybywa ok. 21 września i ładować będzie do Adelaidy, Melbourne, Sydney i Brisbane drobnicę, biorąc również większą partję węgla. Godne jest uwagi, że statki tej linji nie idą via kanał Suezki, lecz skierowują się naokoło Afryki. Odjazd s/s „Meriones“ wyznaczony jest na 24-go b. m.

DODATKOWE WYCIECZKI MORSKIE.

Wobec powodzenia, jakiem cieszyły się w bieżącym sezonie wycieczki morskie statkami Towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, zorganizowane zostały dwie ostatnie wycieczki do stolic skandynawskich, pierwsza do Sztockholmu, druga zaś do Kopenhagi.

Wycieczki te odbędą się w okresach 20—24 i 27—30 bm. Dadzą one możność skorzystać z ostatnich zazwyczaj pięknych dni sezonu na Bałtyku.

PRÓBY POŁĄCZENIA LOTNICZEGO POLSKA — SZWECJA.

W dniu 4 bm. polskie linje lotnicze „Lot“ odbyły próbny przelot na trasie Warszawa — Gdynia — Malmö.

Samolot pilotowany przez znanego lotnika Płonczyńskiego wystartował z Warszawy o godz. 14-tej i przybył na lotnisko w Malmö o godz. 18,30.

Wprowadzenie stałej komunikacji lotniczej na tej trasie będzie miało wielkie znaczenie nietylko dla komunikacji pomiędzy Warszawą, a szczególnie Gdynią a Szwecją, lecz również dla ruchu tranzytowego z krajów Bałkańskich do Skandynawji, jak wiadomo bowiem komunikację lotniczą z Warszawy do Bukaresztu, Sofji i Salonik utrzymują Polskie Linje Lotnicze.

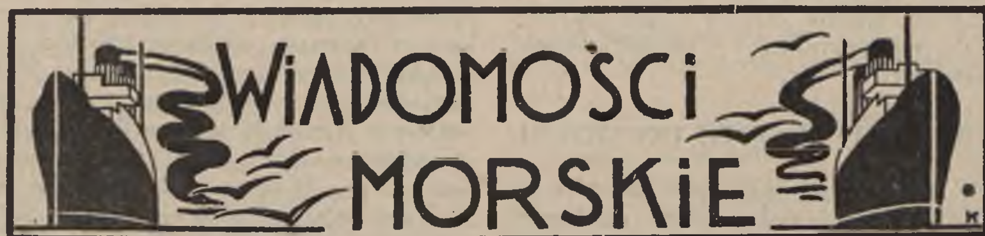
WZMOŻENIE RUCHU BUDOWLANEGO W GDYNI.

O rozmiarach ruchu budowlanego w Gdyni świadczą następujące dane:

	IV. 1934—III. 1935	IV. 1933—III. 1934
	m^3	m^3
Budowli rozpoczęto	311.745	297.645
„ zakończono	225.573	122.895

Jeszcze charakterystyczniej przedstawia się tenże ruch przy porównaniu okresów siedmiomiesięcznych.

	1935	1934	
	m^3	m^3	
		bez baraków	z barakami szac.
Budowli rozpoczęto	419.565	186.089	200.000
„ zakończono	137.934	89.949	100.000



WAŻNE ROZPORZĄDZENIA W ZAKRESIE POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

W ostatnich tygodniach opublikowane zostały dwa rozporządzenia P. Ministra Przemysłu i Handlu, dotyczące ważnych dziedzin polskiej żeglugi morskiej.

Pierwsze z nich dotyczy urządzeń pasażerskich i certyfikatów pasażerskich na statkach morskich, drugie zaś o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych.

Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich polskich morskich statków pasażerskich z wyjątkiem statków, używanych w żegludze przybrzeżnej, oraz do statków obcych, zawijających do portów polskich, z wyjątkiem statków tych państw, z któremi Polska zawarła układy o wzajemnem uznawaniu certyfikatów pasażerskich.

Każdy statek morski, przewożący więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, powinien posiadać certyfikat pasażerski, wymieniający zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej, dopuszczalną ilość pasażerów, oraz stwierdzający, że statek odpowiada warunkom, określonym w niniejszem rozporządzeniu. W celu otrzymania certyfikatu statek powinien być poddany inspekcji urządzeń pasażerskich przynajmniej raz w roku. Na podstawie protokołu inspekcyjnego, władza inspekcyjna wydaje certyfikat pasażerski. Wydaje się go łącznie z certyfikatem bez-

pieczeństwa, ustalonym przez międzynarodową konwencję z dn. 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu. W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek lub urządzenia pasażerskie nie nadają się do przewożenia pasażerów, władza inspekcyjna odmówi wydania certyfikatu. Certyfikat ważny jest tak długo, jak długo trwa ważność certyfikatu bezpieczeństwa. Certyfikat może być unieważniony, jeżeli władza inspekcyjna uzna, że od czasu ostatniej inspekcji urządzenia pasażerskie stały się niedostateczne. Właściciel, armator lub kapitan statku powinien niezwłocznie zawiadomić pisemnie władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkie uszkodzenia ciała pasażera lub członka załogi oraz o zmianach urządzeń pasażerskich. Certyfikat pasażerski nie upoważnia do przewozu emigrantów. Certyfikat powinien być zawsze przechowywany na statku.

Do rozporządzenia dołączona została instrukcja, zawierająca przepisy, mające zastosowanie do statków morskich, przewożących więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych. Instrukcja dokładnie omawia urządzenia pasażerskie na statkach morskich.

Drugie rozporządzenie postanawia na wstępie, że na polskich morskich statkach handlowych o pojemności powyżej 150 metrów sześc. brutto należy prowadzić dziennik okrętowy. Na polskich morskich statkach handlowych o napędzie mechanicznym, posiadającym główne maszyny napędowe o mocy powyżej 200 IKM/WKM, należy prowadzić dziennik maszynowy. Na statkach, uprawiających żeglugę wyłącznie w granicach portów morskich, nie obowiązuje prowadzenie dzienników: okrętowego i maszynowego.

Dziennik okrętowy prowadzi służbowy oficer nawigator. Dziennik maszynowy prowadzi służbowy oficer mechanik. Prowadzenie dzienników może być powierzone tylko oficerom dyplomowanym: w razie ich braku dziennik okrętowy prowadzi osobiście kapitan statku, a dziennik maszynowy — kierownik maszyn (1 mechanik). Dziennik okrętowy powinien być codziennie sprawdzony i podpisany przez kierownika statku, a dziennik maszynowy przez kierownika maszyn. Odpowiadają oni za należyte prowadzenie dzienników. Dzienniki będą prowadzone według wzorów, załączonych do rozporządzenia. Wzór dziennika okrętowego dla statków rybackich ustali i wyda dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim. Dzienniki prowadzi się w języku polskim. Zapisy w dziennikach prowadzi się codziennie od godz. 12 w południe do godz. 12 dnia następnego. Dziennik powinien być oprawiony, posiadać numer rejestracyjny i stronice ponumerowane oraz powinien być przesznurowany i poświadczony przez Urząd Morski w Gdyni, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku lub konsulat R. P. zagranicą. Dzienniki zakończone powinny być przechowywane przez właściciela statku w ciągu 10 lat od daty ostatniego zapisu. Poza dziennikami prowadzony jest rejestr dzienników.

Dzienniki wydane według dotychczasowych wzorów mogą być używane do czasu ich zużycia. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wyda instrukcje o prowadzeniu dzienników. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie straciły moc obowiązującą dotychczasowe przepisy o dziennikach okrętowych i maszynowych.

NOWY SZKUNER POD POLSKĄ BANDERĄ.

W Helsingforsie przez Poselstwo Polskie wydane zostało 22. 8. tymczasowe świadectwo rejestracji na nowonabyty motorowiec polski „Pionier I“ ex „Njord“. Statek należy do towarzystwa okrętowego „Pionier“ Sp. z o. o. w Gdyni, zbudowany został ze stali w roku 1919 w Helsingforsie w Sandvikens Skeppsdocka A. B., o pojemności brutto 546 t., netto 264 t., nośności 540 t. DW. Posiada wzmocnienie przeciwlodowe. Motory Bolinder's o łącznej sile 320 KM. zapewniają statkowi szybkość 9 - 10 węzłów. „Pionier I“ uprawiać będzie żeglugę nieregularną na Bałtyku i Morzu Północnem.

MINIMALNE STAWKI FRACHTOWE RÓWNIEŻ NA BAŁTYKU.

Po wprowadzeniu w życie minimalnych stawek frachtowych na rynkach rzeki św. Wawrzyńca (wschodnia Kanada) i La Platy, które przyjęły się bez większych trudności, obecnie podnoszona jest sprawa realizacji stawek minimalnych dla Bałtyku. Inicjatywa wychodzi od Baltic and International Maritime Conference i propagatorem jej poglądów jest kopenhaska „Scandinavian Shipping Gazette“.

Redakcja tego fachowego pisma podkreśla fakt zwiększenia ilości konkurentów w ruchu bałtyckim w ostatnich latach. Normalnie w ruchu bałtyckim brały udział floty państw leżących nad Bałtykiem. Jednakże kryzys i nadmiar tonażu w stosunku do istniejących przewozów morskich w ogólnym ruchu morskim prowadzą do zainteresowania się przewozami bałtyckiemi flot dalszych. Również i przedtem inne bandery brały udział w ruchu bałtyckim, były to jednakże przeważnie statki norweskie, angielskie i holenderskie, które pismo również uważa za „zasiedziałe“ i przeto mające równe prawa nad Bałtykiem. Jednakże w ostatnim czasie zjawia się na Bałtyku tonaż śródziemnomorski, zwabiony istnieniem tu pewnego ruchu; operując w przewozach drzewa i węgla częściowo staremi statkami

i taniemi załogami obniża on ogromnie poziom frachtowych stawek bałtyckich.

Baltic and International Maritime Conference przeto rozpoczęła akcję, zmierzającą do wprowadzenia stawek minimalnych dla przewozów bałtyckich. Konferencja ta, która skupia w sobie większą część tonażu, biorącego udział w ruchu bałtyckim mogłaby zapewne wywrzeć odpowiednią presję, stosunki bałtyckie jednakże nie są tak proste i jednostronne jak na zbożowych rynkach Kanady i Argentyny. Specyficzna taktyka frachtowa i przewozowa Sowietów, które dążą do zaprowadzenia jaknajintensywniejszych przewozów na własnych statkach istnienie umów kompensacyjnych z włączeniem w nie przewozów morskich, dostaw, budow. okrętów i t. p., wreszcie rywalizacja węgla, na której zaciążyć może jednostronna stabilizacja stawek tylko na Bałtyku — to są czynniki przeciwdziałające akcji B. & I. M. C. Należy mieć jeszcze na uwadze, że akcja ta dotyczy niemal wyłącznie trampów i prawie w niczem nie może pomóc interesom linjowej żeglugi.

Nie omylimy się zapewne jeśli stwierdzimy, że dla Polski jako dla kraju mającego mikroskopijny własny tramping w stosunku do własnego obrotu eksportowego i importowego drogą morską pełne przeprowadzenie postulatów Bałtyckiej Konferencji byłoby niekorzystne.

DOSTAWA TOWARÓW NORWESKICH ZA BUDOWĘ NA STOCZNI SCHICHAU W GDAŃSKU.

Pomiędzy norweskiemi a niemieckiemi kołami handlowemi przyszło do umowy, na mocy której szereg norweskich towarów eksportowych będzie dostarczany do Niemiec w ciągu dosyć długiego okresu czasu, wzamian za budowę na stoczni Schichau w Gdańsku motorowca o nośności 11.000 t. DW. dla pewnego armatora norweskiego. Zaznaczyć należy, że stocznia Schichau jest przedsiębiorstwem czysto niemieckiem i w czasach ostatnich otrzymała bardzo znaczną ilość zamówień z Rzeszy, stojących m. in. w związku z akcją dozbrojeniową Rzeszy Niemieckiej na morzu.

DWA OLBRZYMY — LINJOWCE NIGDY NIE SPOTKAJĄ SIĘ ANI W PORTACH ANI NA OCEANIE.

Podczas bankietu wydanego w Southamptonie na pokładzie „Normandie“ dla przedstawicieli kierowniczych kół żeglugowych angielskich i francuskich minister sir Runciman oświadczył w przemówieniu swem, między innemi, że po uruchomieniu linjowca „Queen Mary“ będzie on eksploatowany tak, że nigdy się nie spotka z „Normandie“. Gdy jeden z olbrzymów będzie na europejskim końcu podróży, drugi będzie na amerykańskim, lub odwrotnie. O spotkaniu się w drodze nie może być mowy, gdyż jak wiadomo trasa kursów wschodniego i zachodniego bardzo znacznie się różnią.

Oświadczenie p. Runcimana kryje w sobie przyznanie uzgodnienia planów eksploatacji obu statków, gdyż wbrew pogłoskom na budowę jeszcze jednego statku typu „Queen Mary“ w Anglji się nie zanosi.

ZWIĘKSZENIE FLOTY SVENSKA ORIENT LINIEN.

Obecnie już 11 specjalnych statków, przeważnie motorowców, kursuje jednocześnie na linji Bałtyk - Lewant tow. żeglugi Svenska Orient Linien. Po uruchomieniu w tych dniach motorowca „Vingaland“ i spuszczeniu na wodę w Göteborgu m/s „Birkaland“, który jeszcze tej jesieni stanie na linję, S. O. L. będzie miało zakończoną piękną serję z 4 motorowców towarowych z kabinami dla pasażerów. „Vasaland“, na którym szwedzki następca tronu odbył podróż do Algieru, „Vikingland“, „Vingaland“, i „Birkaland“.

RUCHLIWOŚĆ LITEWSKA NA MORZU.

Prócz uruchomienia linji Kłajpeda — Gdynia — Antwerpja, Litwa usiłuje zaprowadzić własną linję w kierunku Śródziemnego Morza. Jak się dowiaduje Lloyd Anversois samorządy miejskie Kowna i Kłajpedy wraz z kołami przemysłowemi Litwy mają dać podstawy finansowe dla linji dolnej. Linja ta ma łączyć Kłajpedę z portami Szwecji, Anglji i Palestyny.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

UŁATWIENIA CELNE W GDYNI.

W nr. 202 „Monitora Polskiego“ z dnia 4 września ukazało się zarządzenie ministra skarbu z dnia 29 sierpnia br. w sprawie upoważnienia Dyrekcji Ceł i Urzędu Celnego w Gdyni do zarządzenia zwrotów różnicy należności celnych powstałych wskutek dodatkowego zastosowania cła zniżonego lub zwolnienia od cła.

DUŃSKA USTAWA O IMPORCIE ZBOŻA.

Nowa ustawa o imporcie zboża weszła w życie dnia 3 sierpnia b. r. i ma obowiązywać do końca sierpnia r. 1936. Zawiera ona

zarządzenie pobierania opłaty za wwożone do Danji niemielone i mielone zboże oraz inne produkty, które według uznania Ministerstwa Rolnictwa mogą być użyte na paszę. Opłaty te mają być tak wysokie, aby cena zboża łącznie z opłatą wwozową cif porty duńskie wynosiła: za jęczmień i pszenicę: Kd. 13.— za 100 kg., za owies i mieszankę: Kd. 12.— za 100 kg., oraz za żyto i kukurydzę: Kd. 11.50 za 100 kg. Opłaty te mogą być podwyższane i zniżane zależnie od cen zboża importowanego.

Dla orjentacji podano poniżej ceny dotychczasowe, które wynosiły: za jęczmień i pszenicę Kd. 8.50, za owies i mieszankę: Kd. 9.75, za żyto i kukurydzę: Kd. 6.80.

Ustawa dotyczy wszystkich zapasów zboża znajdującego się w Danji, od którego po obliczeniu zapasów pobrana będzie dopłata w wysokości Kd. 2.— za każde 100 kg. zboża niemielonego i 2.50 za każde 100 kg. owsa, jęczmienia i pszenicy.

§ 1. ustawy ustala, że w okresie jej trwania wwóz wspomnianych towarów odbywać się będzie bez innych ograniczeń niż te, które przewiduje ustawa. Oprócz więc naznaczonych ustawowo cen wymagane będą świadectwa dewizowe, które wydawać będzie Centrala dewiz w ilości niezbędnej do pokrycia normalnego zapotrzebowania zboża w danym okresie czasu. Każdy importer, który udowodni swoje zapotrzebowanie na zboże zagraniczne otrzyma niezbędne dla wwozu świadectwo.

Opłaty od wwozu zboża importowanego stanowić będą fundusz (podlegający Ministrowi Rolnictwa) przeznaczony do podziału między drobne gospodarstwa rolne („fachowo prowadzone", jak zaznacza ustawa) przyczem wartość gruntowa korzystającego z tego funduszu gospodarstwa nie może przekraczać 15.000,— koron. Gdyby powyższy fundusz zbożowy stworzony z opłat za wwóz zboża zagranicznego nie osiągnął wysokości 16.000.000.— Kd., brakującą kwotę zobowiązuje się dopełnić Skarb Państwa. W związku z tem ustawa upoważnia Ministerstwo Skarbu do zbierania niezbędnych na ten cel środków przez odpowiednie podwyższenie (zwykłego) podatku dochodowego. Fundusz ten wypłacany ma być w dwóch terminach po 8.000.000.— Kd. w każdym. a mianowicie 1 lutego i 1 września 1936. Gdyby okazała się nadwyżka wpływów to wypłata tych wpływów rolnikom ma być uskuteczniana bez zwłoki.

Sfery fachowe przewidują jednak, że opłaty uzyskane z podwyżki cen będą dwukrotnie wyższe niż te, które przewiduje ustawa.

W związku z wprowadzeniem powyższej ustawy Ministerstwo Rolnictwa powołało sjecjalną Komisję Zbożową, zadaniem której będzie współdziałanie i pomoc w sprawach dotyczących przeprowadzenia postanowień objętych nową ustawą.

Komisja składać się będzie z 5 osób: przewodniczącego mianuje Ministerstwo Rolnictwa, 4 członków wybierają następujące organizacje duńskie: Związek Towarzystw Rolniczych, Związek Kółek Drobnych Rolników (chłopów), Spółdzielnia Handlu Produktami Paszy, Stowarzyszenie Prywatnych Importerów Zboża.

Jak zastosowanie ustawy będzie wyglądać w praktyce — trudno przewidzieć. Koła zainteresowane (szczególnie mali i drobni farmerzy) zachowują się w stosunku do ustawy z dużą rezerwą. Drobne i średnie gospodarstwa rolne nastawione są nieomal wyłącznie na produkcję bekonów oraz przemysłu mlecznego i jajczarskiego; one to właśnie zmuszone są importować zboże w przeciwstawieniu do większych właścicieli ziemskich. Mali więc i średni farmerzy będą musieli płacić za zboże nowe ustawowe ceny znacznie wyższe od dotychczasowych, za co otrzymywać będą wyrównanie finansowe w przyszłości ze specjalnego funduszu, który przewiduje ustawa.

Nie są również jeszcze znane szczegóły wykonawcze dotyczące przeprowadzenia zazarządzeń zawartych w ustawie, które ustalić ma Ministerstwo Rolnictwa.

POLITYKA WĘGLOWA W BELGJI.

Rząd belgijski, pod presją głównie ciężkiego przemysłu, dla którego tani węgiel jest warunkiem utrzymania zbytu na rynkach zagranicznych, musiał wreszcie zdecydować się na zniesienie opłaty licencyjnej przy wwozie węgla, dowodem czego jest nota wystosowana ostatnio do Rządów państw dostarczających węgiel do Belgji w przedmiocie skompensowania tej opłaty drogą uzyskania kontyngentów na artykuły eksportu belgijskiego.

Kiedy w 1931 roku wprowadzono w Belgji kontyngenty na wwóz węgla, Rząd belgijski dawał zapewnienia, że te zarządzenia nie wpłyną na podniesienie się cen na rynku belgijskim. W rzeczywistości spowodowały one oderwanie się cen belgijskich od cen światowych w całym szeregu notowań. Od czerwca 1932 r., do końca marca 1935 r. ceny t. zw. „fines à coke" zostały ustabilizowane dzięki belgijskiemu „Syndicat des cokes et des fines à cokes", podczas kiedy ceny światowe koksu spadły w tym okresie o około 40%. W konsekwencji tego stanu rzeczy odbiorca belgijski przepłacał dostarczany mu węgiel krajowy, a dobroczynny wpływ konkurencji angielskiej został wyeliminowany. Zresztą powyższe zarządzenie w przekonaniu jego twórców dawało się usprawiedliwić tak długo, jak długo kurs funta angielskiego był poniżej 120 fr. belg. Dewaluacja

tego ostatniego zupełnie zmieniła dane zagadnienia. Przy kursie 145 fr. belg. za funta, ochrona producenta krajowego za pomocą opłaty licencyjnej stała się zbędną i zmusiła Rząd belgijski do zrewidowania zajętego w tym przedmiocie dotychczasowego stanowiska. — Czynniki belgijskie zainteresowane w utrzymaniu niskich cen na węgiel, czynią obecnie starania celem zniesienia kontyngentów na ten artykuł, wychodząc z tego założenia, że nie leży w interesie rozwoju gospodarczego Belgji faworyzować jedną gałęź wytwórczości belgijskiej, w danym wypadku kopalnie, kosztem innych i liczniejszych gałęzi produkcji krajowej, a to tembardziej, że ograniczenie importu węgla powoduje ograniczenia stosowane przez zagranicę w odniesieniu do eksportu innych artykułów wytwórczości belgijskiej.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU KUROPATW I BAŻANTÓW W ANGLJI.

Kaczki dzikie nie znajdują w Anglji większego zbytu. Dzikie kaczki sprzedawane są w sezonie jedynie w Londynie i to w ograniczonych ilościach. Próbny transport dzikich kaczek mógłby być przesłany do Londynu przed sezonem polowań na kuropatwy i bażanty aby przekonać się, czy transporty bażantów i kuropatw wysyłanych w późniejszym sezonie nadejdą do Anglji w stanie nadającym się do sprzedaży na rynku.

Ze względów praktycznych byłoby wskazanem nadanie transportu pod adresem godnej zaufania firmy w Londynie, któraby po obejrzeniu towaru mogła przesłać sprawozdanie, potwierdzone przez Konsulat Generalny R. P. w Londynie o jakości towaru wraz ze swemi uwagami i wskazówkami. — Ocena próbnego transportu kaczek dałaby niewątpliwie wiele cennych wskazówek co do wysyłania dalszych transportów kuropatw i bażantów.

Ze względów praktycznych wskazana byłaby współpraca z ograniczoną ilością firm na bażanty i kuropatwy. Firmom angielskim zależy w tym wypadku na zapewnieniu sobie stałych i regularnych dostaw dzikich ptaków. Dając odbiorcy takie zapewnienie na podstawie zawartej z nim umowy, tak zwanej „standing order agreement", można osiągnąć wyższe ceny. Bez zapewnienia dostawy określonej ilości ptaków w odpowiednich terminach sezonu, firmy angielskie niechętnie pracują; firmy importowe bowiem sprzedają ptaki przeważnie na rachunek komisowy.

Cło od importu dzikiego ptactwa wynosi 10% od wartości faktury cif. Ceny zeszłoroczne na kuropatwy loco skład hurtownika w Londynie wynosiły:

na kuropatwy I gat. — przeciętna od 2/3 — 2/9 za sztukę
na kuropatwy II gat. przeciętna — od 1/3 — 2 za sztukę
na stare kuropatwy płacono od 6d do 11d za sztukę.

IMPORT OGÓRKÓW KONSERWOWANYCH DO ANGLJI.

Na rynku angielskim ogórki holenderskie sterylizowane kwasem octowym (maximum 1%) osiągają ceny wyższe. Ogórki jednak przygotowane według sposobu polskiego, jak nauczyło doświadczenie z ubiegłego roku, stają się bardziej popularne i zyskują coraz bardziej na popycie. Holenderskie sterylizowane ogórki sprzedawane są zwykle w puszkach 10 kg i 5 kg. Puszki 2 kg. ze względu na małą zawartość ogórków przy stosunkowo wysokiej cenie, spowodowanej kosztami opakowania, nie są sprzedawane w większych ilościach na rynku.

Cło od ogórków wyrobu holenderskiego wynosi 10% ad valorem. Ceny w roku 1934 (w sezonie) utrzymały się na następującym poziomie:

10 kg puszki (waga netto 5½% kg) osiągnęły cenę 3/6 za puszkę wraz z cłem i wyładowaniem (free London Warehouse), bec cła cif 3/1½. 10-cio kg. puszki importowane są w skrzyniach drewnianych zawierających 4 blaszanki.

5 kg. puszki (waga netto 3 kg.) cena wynosiła 1/9 wraz z cłem i wyładowaniem (free London Warehouse) lub 1/5½ cif bez cła. — 5-ciokilogramowe puszki pakowane były w skrzyniach zawierających 8 blaszanek.

Obecnie przed sezonem zaznacza się silne stosunkowo zapotrzebowanie na ogórki z Polski, przygotowane sposobem polskim.

UZYSKIWANIE INFORMACYJ O FIRMACH ZAGRANICZNYCH ZA POŚREDNICTWEM PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH R. P.

Wiele krajowych firm eksportowych, chcących wejść po raz pierwszy w stosunki handlowe z nieznaną im dotąd firmą zagraniczną, stara się o wywiady o odnośnej firmie zagranicznej i w tym celu zwraca się do placówek zagranicznych R. P. Wobec tego, że dana placówka zagraniczna rzadko tylko kiedy posiada już informacje o dotyczącej firmie zagranicznej, względnie zebrać je może w drodze prywatnej — w największej ilości wypadków używa w tym celu pośrednictwa wywiadowni handlowych. co połączone jest z pewnemi wydatkami. W myśl istniejących przepisów mogą placówki zagraniczne R. P. czynić wydatki tego rodzaju jedynie po otrzymaniu należności od firmy krajowej, która o wywiad prosiła. Państwowy Instytut Eksportowy zwraca na to uwagę

eksporterów polskich i dodaje, że najprostszem wyjściem z trudności, a prowadzącem również do zyskania na czasie byłoby, by firma krajowa już zwracając się do placówki zagranicznej (Ambasady, Poselstwa, Radcy Handlowego, Konsulatu, Wicekonsulatu, Agencji Konsularnej R. P.) przesyłała równocześnie pewną kwotę na wydatki związane z uzyskaniem informacji z prośbą o zwrot reszty pozostałej po wyrównaniu należności. Koszt uzyskania wywiadu waha się w granicach od kilku do kilkunastu zł.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 SIERPNIA DO 17-go SIERPNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Według wyjaśnień Ministerstwa Rolnictwa przy przesyłkach chmielu importowanego dla browarów argentyńskich niezbędne są świadectwa zdrowotności, poświadczane przez argentyńską placówkę konsularną.

AUSTRJA. W myśl ostatnio wydanego okólnika zużycie mąki ciemnej (Futtermehl) wwożonej bezcłowo powinno być ściśle kontrolowane przez urzędy celne.

BELGJA. Na skutek dodatkowego porozumienia do tymczasowego traktatu handlowego między Niemcami a Unją celną belgo - luksemburską weszło w życie z dniem 12 bm. szereg zniżek celnych. Obejmują one niżej wymienione towary: farby, linoleum, szafki do zegarów, papier i tekturę, forniery bukowe, wyroby z tektury, balatę, stragulę itp., niektóre wyroby z diabazu, figury i obrazki z alabastru, ławy, marmuru, gipsu itp., kosiarki do trawy, szczypce i obcęgi, klucze do śrub, kielnie itp., świdry do drzewa, narzędzia do cięcia rur, narzędzia do obrabiarek jak np. borowania, toczenia itp., igły, wyroby aluminjowe, nożyce i aparaty do golenia, zapalniczki, maszyny do pisania, maszyny do krajania mięsa, aparaty telegraficzne, odkurzacze, wentylatory, maszyny do froterowania, żelazka elektryczne, obrączki (armbander) do zegarków, także złote i platynowe, zegary wszelkie i budziki, okulary oraz ołówki.

Opłaty wwozowe od smalcu zostały zniesione.

COSTA - RICA. 5 lipca br. opublikowany został dekret zabraniający przywozu lamp niektórych rodzajów.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło pozostaje bez zmiany na bieżący okres miesięczny (do 10 września).

FRANCJA. Z dn. 8 bm. weszły w życie zwyżki celne na lecytynę, ceraty, farby i kilka innych artykułów.

Dekrety z 8 bm. znoszą ograniczenia kontyngentowe odnośnie następujących towarów: waty niektórych rodzajów, mączki i pudru musztardowego, szkieł do okularów, pończoch i skarpetek z bawełny, lnu, konopi i rami, tektury, szpulek i rurek tekturowych, maszyn drogowych, pługów, palników spirytusowych, drutu stalowego, żelaznego i miedzianego używanego w tkalnictwie, wentyli, szyprów itp., palenisk kotłowych, ostrzy brzytew, palników do acetylenu i oświetlenia, instrumentów astronomicznych, barometrów i termometrów laboratoryjnych, oraz przyrządów do zapalania ognia.

Jednocześnie nastąpiła zmiana cła na parafinę.

GRECJA. 11 lipca br. opublikowano nowe stawki celne na worki papierowe, karbid oraz olej styraksowy.

HISZPANJA. Dekret z 22 lipca wprowadza zmiany stawek na kwas cytrynowy i winny oraz na cytrynian wapna.

HOLANDJA. Przywóz palenisk kuchennych i ich części z żelaza lanego został skontyngentowany z mocą wsteczną od 1 bm.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

Papier i karton, pociągnięte jakąkolwiek substancją. (Nr. 823 stat. holend.) Okres skontyngentowania 1. 8. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe — 1933—1934. Ustawowo przysługuje 100 proc. importu przeciętnego podczas lat bazowych obliczone wagowo.

Wyroby kokosowe — dywany i chodniki, zwijane w rolki (wycieraczki do nóg wolne są do wwozu). Okres skontyngentowania — 1. 8. 35 — 1. 12. 35. Rok bazowy — 1934. Ustawowo przysługuje 100 proc. importu podczas 4 miesięcy roku bazowego, obliczonych wagowo.

INDJE HOLENDERSKIE. Od 10 bm. uległ skontyngentowaniu import mydeł toaletowych i zwykłych.

INDOCHINY. Zmiany celne objęły tytoń i wyroby tytoniowe oraz jęczmień, słód i wyciąg słodowy.

IRLANDJA. Dnia 2 bm. wydane zostało rozporządzenie ograniczające wolny wwóz cebuli.

NIEMCY W związku z powstaniem niemieckiego Towarzystwa Clearingowego Importowo - Eksportowego w Nowym Jorku ze strony oficjalnej wyjaśniają, że zagraniczne konta specjalne, które za zgodą Centrali Rzeszy Zaopatrzenia Dewiz zostały utworzone w bankach dewizowych niemieckich na rzecz niektórych banków amerykańskich a które powstały z należności za bawełnę amerykańską i miały być wyrównane przez dodatkowy eksport niemiecki do Stanów Zjednoczonych A. P., nie będą musiały być likwidowane za pośrednictwem tego Towarzystwa.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Rozporządzenie z 5 lipca br. wprowadza zniżkę stawki celnej lub zwolnienie od cła — octu importowanego dla preparowania pikli, sosów itp.

RUMUNJA. Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie w sprawie ceł i opłat pobieranych przy wwozie rur lanych i spawanych.

SYRJA — LIBAN. Zniżki celne obejmują następujące artykuły: niektóre dziane wyroby bawełniane i jedwabne, opony i kiszki samochodowe, obuwie gumowe, dywany perskie, mąkę pszenną, niepieczone wyroby z ciasta, kwas cytrynowy, wyroby mięsne oraz gwoździe i sztyfty stalowe i żelazne.

Cło na słód, chmiel oraz anilinę i jej sole zostało całkowicie zniesione.

Rozporządzenie z 9 lipca br. wprowadza zasadę, że Wysoki Komisarz może w razie potrzeby zarządzić obowiązek znakowania krajem pochodzenia towarów importowanych. Dotychczas obowiązek znakowania został wprowadzony tylko dla masła. Ponadto masło importowane winno być zaopatrzone w świadectwa gatunku, stwierdzające jakie są jego składniki (patrz również w tekście).

Jednocześnie wprowadzony został system pozwoleń na wwóz niektórych olejów roślinnych i zwierzęcych oraz zakaz przywozu niektórych tłuszczów (np. ekstraktu masła).

SZWAJCARJA. Od 8 bm. obowiązują nowe ograniczenia kontyngentowe, dotyczące wyrobów nożowniczych, wyrobów ze sztucznej żywicy, oraz smoły nieoczyszczanej.

Rozporządzenie z 6 bm. zawiera opłaty za udzielenie zezwoleń przywozowych na powyżej wymienione artykuły nowoskontyngentowane oraz na kazeinę.

URUGWAJ. Nastąpiły zmiany celne dotyczące pirydyny i jej soli, kredy, tkanin kauczukowanych, kapsli zapalnych, obręczy żelaznych oraz wodorotlenku barowego.

Dekret ogłoszony 1 lipca br. rozstrzyga sprawę taryfikacji benzolu.

WENEZUELA. Ustawa z 15 lipca br. wprowadza nową taryfę celną, zawierającą nieliczne zmiany w porównaniu z dotychczasową taryfą.

Dnia 24 6. 35 porozumiał się rząd wenezuelański z bankami i zezwolił, by w przyszłości kupowały one i sprzedawały dewizy po kursie dowolnym, zrezygnował zatem z tworzenia kursu oficjalnego. Jedynie tylko przedsiębiorstwa naftowe zobowiązane są w dalszym ciągu do sprzedawania uzyskiwanych dewiz po kursie stałym.

WĘGRY. Przepisy o wnoszeniu podań o zezwolenie na zużycie należności z kuponów od pożyczek i walorów, których wypłata zagranicę nie może nastąpić zmieniono o tyle, że zbędne stało się przedkładanie oryginalnych walorów; zastępuje je poświadczenie zagranicznego banku.

WIELKA BRYTANJA. Poczynając od 8 lipca br. nastąpił powrót do 20 proc. stawki ad valorem na półfabrykaty ciężkiego przemysłu metalowego oraz na takież wyroby walcowane.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Jedna z poważnych firm w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi w charakterze reprezentanta, bez względu na branżę. E/21079/21/Wi.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski kos do koszenia siana i zbóż — typu używanego w Polsce. P/20951/44/Ro.

Firma marokańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami samowarów. P/20745/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu książeczek do nabożeństwa i o treści religijnej w języku polskim na rynku amerykańskim. P/20695/56/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski wszelkich wyrobów włókienniczych, zwłaszcza wełnianych, bielizny pościelowej, wstążek, filców, stożków do kapeluszy filcowych i wełnianych itp. P/20940/46/M.

Kanadyjska fabryka obuwia interesuje się importem z Polski wyrobów gumowych, jak podeszwy, obcasy gumowe oraz guma na pół obrobiona do dalszej przeróbki przy fabrykacji obuwia, oraz importem skór zewnętrznych i podeszwowych do produkcji obuwia skórzanego. P/20941/3X/M.

Francuska fabryka obuwia w Lotaryngji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi garbarniami i fabrykami skór na obuwie oraz skór z włosiem. P/19490/30/M.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z wytwórnią damskiej bielizny bawełnianej celem eksportu do Południowej Afryki. P/19716/64/M.

Firma południowo - afrykańska interesuje się importem z Polski taniej skóry gładkiej i prasowanej do wyrobu tanich torebek damskich, męskich pasków sportow. oraz na tanie obuwie damskie. P/19923/63/M.

Firma południowo - afrykańska interesuje się importem narzędzi i materjałów, potrzebnych do reperacji obuwia. P/21033/44/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

TEGOROCZNA ORGANIZACJA POŁOWÓW POLSKICH ŚLEDZI.

W roku bieżącym polskie połowy śledzi na Morzu Północnem dokonywane są przez jedno tylko towarzystwo „Dalekomorskie Połowy Śledzi Mewa w Gdyni". Flotylla rybacka tego towarzystwa opuściła Gdynię na początku lata.

Rybackie statki śledziowe zwane lugrami o pojemności od 100—110 t. są statkami motorowo - żaglowemi. Na każdym łącznie z rybakami, znajduje się 14 ludzi załogi, wśród których obecnie jest zatrudnionych 5—6 Polaków. Stałe zwiększanie się stanu liczebnego marynarzy polskich na statkach rybackich „Mewy" daje możność liczyć się z tem, że w roku przyszłym większość załogi każdego statku stanowić będą Polacy. Powrót z połowów całej flotylli przewidywany jest w połowie stycznia r. p.

Ze względu na to, że teren połowów jest od Gdyni bardzo odległy, jak również ze względu na rodzaj posiadanych obecnie przez tow. „Mewa" statków rybackich, zmuszone było ono uruchomić bliższe bazy operacyjne przy terenie połowów, gdzie dokonuje się jedynie niezbędnego magazynowania złowionych śledzi, jak to zresztą stosują pokrewne przemysły i innych państw np. Niemcy mają swe bazy we Francji. Śledzie z tych połowów w specjalnych beczkach morskich odtransportowywane są do Gdyni. Tutaj są one przesortowywane, asortymentowane i zasalane w beczkach śledziowych, używanych w handlu.

Statki rybackie częściowo zaaprowizowane zostały w kraju, a pozatem dalsze stałe wyposażanie statków polskich w niezbędne

produkty odbywa się ze składów tranzytowych, znajdujących się w bazach. zaopatrywanych stale w artykuły polskie.

Połowy tegoroczne mają przebieg pomyślny, przyczem na początku i jeszcze do ostatnich czasów łowiono w dużej ilości t. zw. maifisch'e, które ze względu na swój specyficzny gatunek można tylko nieznacznie solić, dzięki temu ten gatunek ryb nie znosi dłuższych transportów podczas upałów. Jest on pozatem u nas nieznany i z tej przyczyny tow. „Mewa" zbywa je na miejscu.

Maifische odznaczają się delikatnym smakiem i są z tego powodu poszukiwane.

KRONIKA.

— **CENY NA RYNKU ŚLEDZIOWYM W GDYNI.** Z początkiem września notowano w porcie rybackim w Gdyni w złotych za śledzie z polskich połowów i za oclone importowane. za jedną beczkę całą:

1. **Polskie połowy „Mewy":** Small matties, matties, matfulls 52, sma l matties I trade 60—65, matties I trade 63—68, matfulls I trade 63—68.

2. **Angielskie importowane, szkockie:** Stornoway medium 96, takież selected 106, takież large 115. Lerwick-medium 77, takież selected 87, takież large 97. Small matties I trade 65—72, matties I trade 69—76, matfulls I trade 72,—79, crown matties 68—70. Pierwsza liczba odnosi się przeważnie do śledzi z Lerwick, druga do Wick i Stronsay, pozatem różnica cen również od jakości.

3. **Angielskie importowane, Yarmoutskie:** Small matties, matties i matfulls 53.

4. **Holenderskie:** 50.

5. **Norweskie:** Norweskie matjasy t. zw. islandzkie matjes, myte, z roku ubiegłego 40, Sloe matjesy 52, Sloe 500/600 sztukowe i 400/500 sztukowe 34, Vaar 500/600 i 600/700 — 33.

6. **Islandzkie śledzie:** Islandzkie oryginalne matjes z roku ubiegłego 55, takież z nowych połowów 85.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Sezon angielskich połowów szkockich został już oficjalnie zakończony z końcem ubiegłego tygodnia. Połowy tegoroczne w stosunku do roku ubiegłego znacznie się poprawiły: w roku bieżącym w letnim sezonie szkockim zasolono 608 tysięcy dużych beczek, podczas gdy w roku 1934 tylko 426 tysięcy beczek. Z ilości tych załadowano na eksport: w roku bieżącym 347 tysięcy beczek, w roku zaś ubiegłym 253 tysięcy beczek. Z pozostałych jeszcze na składach w Anglji 260 tysięcy beczek, większość już sprzedano ładując je na statki. Również Sowiety zakupione 50 tysięcy beczek zaczynają odbierać.

Na rynku polskim tendencja na śledzie szkockie nadal mocna. Wobec zaopatrzenia się kupców krajowych w śledzie szkockie. wysyła się z Gdyni nieznaczne tylko ilości śledzi (w ciągu tygodnia osiem wagonów). Po wyczerpaniu się zapasów spodziewane jest większe ożywienie. W najbliższych dniach nadejdzie do Gdyni transport śledzi szkockich twardo solonych (tj. mocno solonych). Gatunki te stanowią niejako przejście do sezonu jesiennego śledzi jarmuckich.

Do portu rybackiego w Gdyni przybyły statki: 27. VIII. s/s Puck z Rotterdamu z 580 kantjes śledzi z połowów „Mewy" na Morzu Północnem; 31. VIII. s/s Walküre z Kłajpedy: 349/1 śledzi jarmuckich; dnia 30. VIII. s/s Ulsnes ze Stavanger: śledzi zamrożonych 300 skrzyń, makreli zamrożonych 50 skrzyń a 50 kg netto, tranu 90 beczek.

— **SPADEK POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH W SIERPNIU.** Tymczasowe dane statystyczne połowów morskich za sierpień wykazały 168.820 kg ryb morskich, co stanowi znaczny spadek w stosunku do sierpnia roku ubiegłego, który dał 284.950 kg. Przyczyną tak silnego spadku połowów to zanikanie ryb na wodach przybrzeżnych i małe możliwości zbytu świeżych ryb morskich w okresie letnim, wobec niezaprowadzenia się ryb morskich w kraju i braku propagandy w tym kierunku.

— **PIERWSZE ŚLEDZIE ISLANDZKIE W GDYNI.** W roku bieżącym połowy śledzi w Islandji zupełnie niedopisały. Z ogólnych połowów śledzi zasolono na matjesy zaledwie kilka tysięcy beczek. a na śledzie przyprawione w inny sposób (korzeniami, cukrem itp.) znacznie więcej.

Do Gdyni pierwsze śledzie islandzkie matjasy przywiózł statek Jaederen w dniu 31 sierpnia w ilości: 560/1 i 220/2 dla F-my Gdyński Import Śledzi, (pozatem statek przywiózł 985/ 1 śledzi norweskich). Drugi statek Snaefell idący bezpośrednio z Islandji (port Akureyri) przybył już do Gdyni i wyładował: 700/1 matjasów islandzkich dla F-my B. Bikowski i dla odbiorcy z kraju. Te nieznaczne ilości śledzi islandzkich zostały już zgóry wysprzedane.

Należy zaznaczyć, że statek Snaefell (751 t. r. br., a 435 t. r. netto), który drogę z Islandji do Gdyni odbył w 14 dniach (licząc 2-dniowy postój w Bergen), przywożąc śledzie do Polski, zabiera wzamian za to mąkę i węgiel polski do Islandji.

Obecnie nie posiada Islandja przedstawicielstwa na Polskę dla śledzi solonych - matjasów, tak jak to było w roku ubiegłym (F-ma Polisland). czyli w roku bieżącym istnieje wolny obrót i konkurencja. Niestety — brak tylko śledzi islandzkich, wobec bardzo małych połowów.

— **ROZPOCZĘCIE BUDOWY HALI TARGOWEJ DLA ŚWIEŻYCH RYB MORSKICH W GDYNI.** Tanie a pożywne ryby morskie z połowów naszych rybaków nie są jeszcze zaprowadzone w kraju. Co więcej Gdynia, miasto morskie, spożywa minimalne ilości świeżych ryb morskich. Jedną z najważniejszych przyczyn tego stanu nienaturalnego, to dotychczasowe niesanitarne warunki sprzedaży ryb na rynku w Gdyni, odstraszające ludzi od zakupu tego ważnego środka spożywczego. Niedomagania te będą usunięte po oddaniu do użytku specjalnej hali targowej dla sprzedaży świeżych ryb morskich. Z inicjatywy i z pieniędzy Morskiego Instytutu Rybackiego (przy pomocy Komisarjatu Rządu), buduje się nowoczesną halę targową, w której znajdzie pomieszczenie dwudziestu handlarzy rybnych. Hala targowa dla ryb stanie w rynku w miejscu, gdzie dotychczas sprzedaje się ryby morskie. Wykończenie zupełne hali targowej nastąpi około 15 września br.

POŁOŻENIE NA RYNKU PRODUKCJI ROLNEJ NA POMORZU W SIERPNIU B. R. (według danych Pomorskiego T-wa Rolniczego).

Na pomorskim rynku zbożowym tendencja zniżkowa cen zbóż z poprzedniego miesiąca utrzymywała się do połowy sierpnia. W ciągu drugiej połowy nastąpiła poprawa, przyczem ceny żyta podniosły się na Giełdzie Zbożowo - Towarowej w Bydgoszczy o 1,75 zł, a pszenicy o 2 zł. Największą zwyżkę ceny owsa, które notowano przy końcu okresu sprawozdawczego na poziomie 13,75 zł. Naogół ceny zbóż osiągnęły przeciętny poziom cen z lipca, przyczem tendencja ich przy końcu okresu jest nadal mocna. Wskazuje to na zmniejszoną podaż ze strony rolników, którzy w myśl apelu Pomorskiej Izby Rolniczej wykorzystywują dogodne kredyty zaliczkowe i rejestrowe.

Na rynku produktów hodowlanych sytuacja w zakresie cen uległa również bardzo znacznej poprawie. Ceny na trzodę chlewną podniosły się o przeszło 35 proc. w stosunku do cen z lipca. Ceny innych gatunków zwierząt rzeźnych również się poprawiły, jednakże w mniejszym stopniu. Zwyżka cen trzody chlewnej, spowodowana w znacznej mierze wzrostem eksportu, nie mogła być przez rolników dostatecznie wykorzystana, gdyż na skutek nieopłacalnego poziomu cen produktów hodowlanych w poprzednich latach, produkcja zmniejszyła się do tego stopnia, że obecnie odczuwa się brak odpowiedniego materjału. Obecnie wobec niskiego poziomu cen zbożowych daje się zauważyć tendencję do podniesienia pogłowia zwierząt rzeźnych, zwłaszcza trzody chlewnej.

Rynki nabiałowe wykazywały pewną poprawę. Panująca susza spowodowała brak paszy zielonej, skutkiem czego dostawy mleka do mleczarń znacznie zmalały. Należy jednak przypuszczać, że korzystne ceny, osiągalne z eksportu, a w następstwie tego zwyżka cen masła również na rynku krajowym, zachęci producentów do zastosowania paszy treściwej.

Ceny jaj, na skutek sezonowej zmniejszonej podaży, zwyżkowały i wykazują nadal tendencję wybitnie zwyżkową.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	9. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	10. 9.
s/s CIESZYN*	16. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	17. 9.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	9. 9.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	9. 9.
	23. 9.	co 2 tygodnie		23. 9.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	9. 9.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	10. 9.
s/s CIESZYN*	16. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	17. 9.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	10. 9.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	17. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	10. 9.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	17. 9.
		Ryga		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	18. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 9.
	2. 10.	co 2 tygodnie		2. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	18. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 9.
	2. 10.	co 2 tygodnie		2. 10.
s/s MARIEHOLM*	3. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	3-7. 9.
(via Karlskrona)	14. 9.	co 10 dni	(via Stockholm)	16. 9.
s/s BARFROST	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TCZEW	14. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s TCZEW	15. 9.
		co 10 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	14. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	3-7. 9.
		co 10 dni		16. 9.
s/s CITTA DI BERGAMO	21. 9.	**Stockholm, Göteborg**	s/s CITTA DI BERGAMO	11. 9.
		co 3 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	18. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	18. 9.
		co 2 tygodnie		
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 9.
	25. 9.	co 2 tygodnie		25. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s JACOBA	7. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s JACOBA	7. 9.
s/s E. RUSS	10. 9.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	10. 9.
s/s ALEXANDRA	14. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	14. 9.
s/s CHORZÓW	17. 9.	2 razy w tygodniu	s/s CHORZÓW	17. 9.
		Bremen		
s/s HERO*	10. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	10. 9.
s/s ACHILLES*	17. 9.	co tydzień	s/s ACHILLES*	17. 9.
			(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	11. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	12. 9.
	18. 9.	co tydzień		19. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	17. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	17. 9.
	1. 10.	co 2 tygodnie		1. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALDUIN	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALDUIN	10. 9.
s/s AKERSHUS	16. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	16. 9.
s/s BALDUIN	23. 9.		s/s BALDUIN	23. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	16. 9.
s/s JAEDEREN	28. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okretowe)*	s/s LECH*	12. 9.
	23/25. 9.	co 2 tygodnie		26. 9.
s/s BALTONIA*	16/18. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	19. 9.
	30/2. 10.	co 2 tygodnie		3. 10.
		Hull		
s/s LUBLIN*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okretowe)*	s/s LUBLIN*	12. 9.
s/s LWÓW*	16/18. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	19. 9.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold Ltd.)		
s/s HARALD	14. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s HARALD	14. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)	s/s HAARLEM	7. 9.
s/s HAARLEM	7. 9.	co tydzień	s/s HAGUE	14. 9.
s/s HAGUE	14. 9.			
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	10. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	11. 9.
		co tydzień		
		Rotterdam		
s/s PUCK	10. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	10. 9.
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	co tydzień	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s FORTUNA	12. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	12. 9
s/s NIOBE	16. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	16. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	9. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	16-20. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	16-20. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	10. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	10. 9.
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	co tydzień	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	9. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	s/s BARFROST	11. 9.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	10. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	14. 9.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	13. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s TANGER	14. 9.
s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.
		Valencia — Barcelona		
s/s ALFA lub subst.	25. 9.			
(również z Sycylji)		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s DAGMAR	11. 9.
s/s BODIL	7. 10.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SICILIA	16. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI	18. 9.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	24. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	24. 9.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	11. 9.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	21. 9.
		PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**		
m/s BLALAND	6. 9.		s/s NORRUNA	16. 9.
m/s NORDLAND	16. 9.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	s/s ROLAND	18. 9.
s/s FREDENSBORG	22. 9.	co 1—4 tygodnie	m/s NORDLAND	16-20. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SONGDAL	5. 9.	*(Rummel & Burton)*	s/s SONGDAL	5. 9.
Statek	20. 9.	co 3 tygodnie	Statek	20. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	8. 9.
—		co 5 tygodni	s/s SARMACJA	15. 10.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANMAIL	5. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s CITY OF FAIRBURY	5. 9.
s/s SCANYORK	26. 9.	co tydzień	s/s CLIFFWOOD	12. 9.
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI*	16. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	15. 9.
m/s PIŁSUDSKI	ok. 10. 10.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	15. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	13. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	14. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s VALPARAISO	11. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	12. 9.
		co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA	23. 9.
s/s ATLANTA	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s AURA	28. 9.	co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	19. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	27. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KLIPPAREN	27. 9.
m/s KAAPAREN	21. 10.	co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s CITY OF WELLINGTON	7. 9.
s/s PERSEUS	20. 9.	co 3 tygodnie	s/s PERSEUS	28. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s SIIRTO	10/11. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s NANKING	28. 9.
m/s FORMOSA	25. 9.	co miesiąc	m/s TIRADENTES	16. 10.
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TITANIA	20. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TORTUGAS	16. 9
m/s TOPEKA	ok. 20. 9.	co 10 dni na wejściu	m/s VASAHOLM	18. 10
		co miesiąc na wyjściu		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

6 września:

s/s CITY OF WELLINGTON lin. Dalekiego Wschodu dla wyładowania i ładowania, PAM.

m/s BLALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, w Gdyni zostanie przemianowany na „LEWANT" zmieniając maklera Bergenske na Żeglugę Polską.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

s/s KRAKÓW z tomasyną, PAM.

s/s KASTOR po węgiel, Bergenske.

s/s KRUSAU po węgiel, Bergenske.

s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

s/s EMMA SAUBER po węgiel, Polrob.

s/s VALGIUBA po węgiel, Polrob.

7 września:

s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s MARIEHOLM lin. powtórnie w tej samej podróży dla ładowania do portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.

s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

s/s VESTANVIK po węgiel, Speed.

s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.

m/s VALPARAISO lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyład. i ładowania, PAM.

8 września:

s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s POLARIS po węgiel, PAM.

s/s ASCANIA po węgiel, Speed.

s/s ELSE ze złomem, Rummel & Burton.

9 września:

yacht parowy STELLA POLARIS z wycieczką okrężną, Bergenske.

s/s LECH lin. (lub 11-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 11-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek via Tallinn dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.

s/s BALDUIN lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BUTT lin. z Rotterdamu i Antwerpji dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s EGON lin. z portów zachod. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s VICTORIA po węgiel, PAM.
s/s LISA po węgiel, Bergenske.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s GRETA THORDEN po węgiel, Speed.

10 września:

s/s SIIRTO lin. z Indyj Wschodnich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s LUNA lin. zachodnio - norweska dla wyładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga, tylko dla wyładowania, Prowe — Bergenske.
s/s ROLF po węgiel, Speed.

11 września:

s/s WARSZAWA lin. z Hawru dla wyładowania i ładowania oraz przyjęcia pasażerów - emigrantów, Polbrit.
s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów zach. italskich i sycylijskich dla wyład. i ładowania do Stockholmu, Rummel & Burton.
s/s DAGMAR lin. hiszpańsko - sycylijska, dla ładowania, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s ANDREAS po węgiel, Polrob.

12 września:

m/s PIŁSUDSKI lin. z Triestu z turystami w pierwszej swej podróży, Gd. Am. L. Ż.
s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

13 września:

s/s ADA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.

14 września:

s/s TORTUGAS lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s HARALD lin. z Manchester/Leverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BORGA, outsider, po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s TANGER lin. z Portugalji, Marokka i wysp Kanaryjskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

15 września:

s/s ARNOLD BRATT po drzewo, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 września 1935 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wynik wyborów do Sejmu i Senatu w Okręgu Izby

Sfery gospodarcze, skupiające się dookoła Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, mogą z zadowoleniem patrzeć na wyniki dopiero co zakończonych wyborów do Sejmu i do Senatu. Aczkolwiek reprezentacja ich pod względem liczebności przedstawionych wyborcom kandydatur była niedostateczna, o czem mieliśmy już sposobność wspominać na tem miejscu, to jednak wynik samych wyborów okazał się w 75% pomyślny.

Przypomnijmy sobie, że na listach kandydatów umieszczeni byli przedstawiciele kupiectwa w osobach: w okręgu 101 — radcy Izby naszej p. Alojzego Melerskiego na 5 miejscu, w okręgu 102 — wiceprezesa Izby p. Tadeusza Marchlewskiego na 3 miejscu, w okręgu 103 — radcy Izby p. Romana Stamma na 3 miejscu; oprócz tego radca Izby p. Jan Ślaski w okręgu 101 na 1 miejscu, wysunięty był jako przedstawiciel przemysłu rolnego. Z tych czterech kandydatów mandaty poselskie otrzymali p. p. Tadeusz Marchlewski, Jan Ślaski i Roman Stamm. W ten sposób na 5 przedstawicieli kupiectwa, wybranych do Sejmu na całym obszarze Rzeczypospolitej, dwóch reprezentuje kupiectwo pomorskie, a na 9 przemysłowców w Sejmie, jeden, p. Jan Ślaski, reprezentuje przemysł rolny na Pomorzu, zajmujący tak ważne miejsce w życiu gospodarczem okręgu Izbowego.

Dalszym poważnym sukcesem samorządu gospodarczego na Pomorzu i pozostałych części okręgu Izbowego jest wybór Prezesa Izby p. Stanisława Tora na senatora.

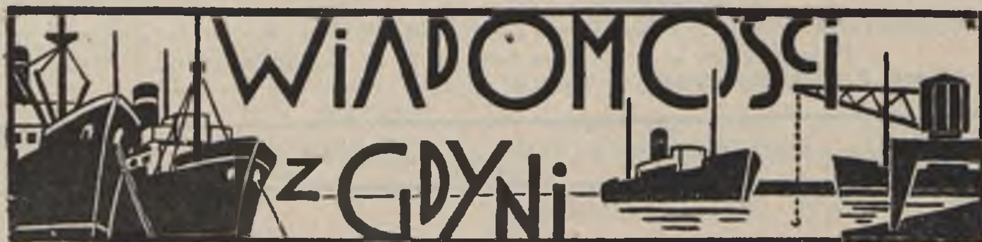
Taki wynik wyborów stawia Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na pierwszem miejscu pod względem liczebności reprezentacji sfer gospodarczych jej okręgu. Daje to rękojmię, że interesy gospodarcze tego okręgu w sposób należyty będą reprezentowane a ponadto, że przedstawiciele tutejszego samorządu gospodarczego siłą rzeczy będą w reprezentacji ogólnej interesów handlu i przemysłu polskiego w ciałach ustawodawczych odgrywali poważną rolę. Jednak mało tego. W wniku niepomyślnego obrotu głosowania w okręgu 104 — Gdynia, jedyny port Rzeczypospolitej nie zdołał zdobyć dostatecznej ilości głosów, aby przeprowadzić własnego przedstawiciela, wobec czego zakres zadań reprezentantów życia gospodarczego okręgu Izbowego, wybranych do Sejmu i Senatu, siłą rzeczy obejmie również pierwszorzędnego znaczenia sprawy morskie. Pod tym względem rola ich będzie tem ważniejsza, że będzie ona dotyczyła zagadnień tak ważnego zespolenia interesów najbliższego zaplecza z morzem, co oczywiście znakomicie będzie mogło przyczynić się do podniesienia życia gospodarczego tych połaci kraju.

W okresie piętrzących się tak w Polsce, jak na całym świecie powikłań gospodarczych, wzmagających się z powodu gorących poważnych powikłań politycznych, prace ciał ustawodawczych polskich siłą rzeczy obracać się będą dokoła zagadnień gospodarczych. Przy rozwiązywaniu ich problematy, związane z kształtowaniem się naszych stosunków w dziedzinie handlu międzynarodowego nabierać będą szczególnego znaczenia. Dosyć wspomnieć pod tym względem kompleks zagadnień, związanych ze sprawą aktywizacji naszego bilansu handlowego, przy rozwiązywaniu których sprawy morskie, w najszerszem tego słowa znaczeniu, odgrywać będą rolę pierwszorzędną.

W tych warunkach dla działalności samorządu gospodarczego okręgu Izbowego otwiera się szereg poważnych możliwości, jakiemi dotąd nie rozporządzał.

Istnienie poważnej reprezentacji tutejszych sfer gospodarczych w łonie ciał ustawodawczych, zbliża niejako okręg Izbowy do tego centrum, które w ostatecznej instancji decyduje w sprawach najważniejszych i najżywotniejszych. Kontakt, istniejący pomiędzy przedstawicielami ciał ustawodawczych a Rządem niewątpliwie będzie mógł przyczynić się również do szybszego rozwiązywania wielu spraw aktualnych tak w dziedzinie zagadnień morskich, jak też i innych, blisko obchodzących życie gospodarcze okręgu Izbowego.

Streszczając wywody powyższe, należy podkreślić, że w wyniku dopiero co zakończonych wyborów, sfery gospodarcze okręgu Izbowego, które swem stanowiskiem, wyrażonem w głosowaniu, ujawniły zrozumienie konieczności solidarnego działania dla zdobycia należytej reprezentacji swych żywotnych interesów, mogą być zadowolone z wyników swej akcji, wykonanej z poczuciem obowiązku obywatelskiego. *L. G.*



PRZYJAZD STATKU MOTOROWEGO „PIŁSUDSKI".

Dnia 12 września o godz. 10-ej przyszedł do Gdyni poraz pierwszy nowy motorowiec transatlantycki „Piłsudski", przywożąc na swym pokładzie wycieczkę turystów, złożoną z około 700 osób.

Na powitanie statku oraz przyjeżdżających gości przybyli Minister Przemysłu i Handlu p. H. Floyar-Rajchman, Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego p. Wacław Jędrzejewicz, Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński oraz miejscowe władze z Dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim i Komisarzem Rządu p. mgr. Fr. Sokołem na czele.

Na dworcu morskim, bogato udekorowanym banderami i flagami zebrały się tłumy publiczności, które entuzjastycznie witały przyjazd nowego motorowca.

W dniu 14. bm. nastąpiło uroczyste podniesienie bandery, poprzedzone uroczystem nabożeństwem, odprawionem przez Ks. Biskupa D-ra Okoniewskiego. Podczas tej uroczystości p. Minister Przemysłu i Handlu H. Floyar-Rajchman wygłosił następujące przemówienie:

„Przed chwilą otrzymałem z rąk prezesa Sądu Okręgowego w Gdyni dokument rejestracji statku M/S „Piłsudski". Sporządzony przez Sąd Okręgowy w Gdyni w imieniu Rzplitej Polskiej. Będę miał zaszczyt złożyć o tem raport P. Prezydentowi Rzplitej i P. Premjerowi. Jest to dzień najbardziej uroczysty w dziejach polskiej marynarki handlowej. Jest to również dzień największego zaszczytu dla tej marynarki. W imieniu Rządu wyrażam przekonanie, że polska marynarka handlowa w służbie dla kraju i dla współpracy międzynarodowej oraz dla zbliżenia rodaków naszych zza oceanu zaszczytowi temu podoła i wyrażam przekonanie i wiarę, że wszyscy ci, których praca składa się na całokształt marynarki handlowej, przy wykonywaniu swoich obowiązków i pełnieniu służby dla pomyślności bandery narodowej, wzmocnią swoje wysiłki, aby podołać zaszczytowi, jakim jest powiększenie polskiej marynarki handlowej o statek, noszący imię Wskrzesiciela Ojczyzny i największego Wodza Narodu. Ogłaszam wejście statku M/S „Piłsudski" w skład polskiej marynarki handlowej i daję komendę: banderę podnieść!"

W dniu 15. bm. M/S „Piłsudski" odpłynął w swą pierwszą podróż do Ameryki.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 14. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji podatkowej. Na początku posiedzenia dokonano wyboru prezydjum Komisji. Przewodniczącym wybrany został wiceprezes Izby p. Tadeusz Marchlewski, zaś wiceprzewodniczącymi radcowie Korzeniewski i Melerski. Po ukonstytuowaniu się przyjęto regulamin Komisji, a następnie omówiono aktualne zagadnienie projektu scalenia podatku przemysłowego od obrotów towarami kolonjalnemi oraz sprawę częściowej reformy taryfy, zawierającej podział przedsiębiorstw na kategorje, jak również ceny świadectw przemysłowych. Zagadnienia te referował starszy referendarz Izby p. M. Korytowski, któremu powierzone zostały funkcje sekretarza Komisji.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w sierpniu br. *754.448.5 ton* wobec *632.390.2* ton w miesiącu lipcu br. oraz *655.277.6 ton* w miesiącu sierpniu 1934 r.

Druga połowa bieżącego roku przyniosła z sobą poważny wzrost zamorskich obrotów portu. Od szeregu lat jest to niemal stale powtarzające się zjawisko w obrotach portu gdyńskiego, że najpoważniejsze natężenie w pracy portu ma zawsze miejsce w 2-giej połowie roku. Łączy to się z sezonową ekspansją wielu artykułów eksportowych, jak np. węgiel, drzewo i t. d., których rekordowe wyniki decydują dotychczas o ogólnych obrotach portu.

Po poważnych obrotach w mies. lipcu b. r. miesiąc sierpień br. wykazał *rekord* w dotychczasowej działalności portu. Obroty mies. sierpnia bardzo poważnie zdystansowały ostatnie rekordowe wyniki w pracy portu gdyńskiego w miesiącu marcu rb. (704.683.5 ton). Różnica na korzyść ostatnich rekordowych obrotów wynosi 49.756.— ton. Po trzech miesiącach spadku obrotów w porównaniu z ubiegłym rokiem obroty mies. lipca, a po nim i rekordowe obroty mies. sierpnia przynoszą poważny zwrot w dotychczasowych obrotach portu.

Na uzyskanie tak poważnych obrotów złożył się przywóz zamorski — 81.104.— ton oraz wywóz zamorski — 673.344.5 ton.

Rekordowe obroty zamorskie w mies. sierpniu br. (754.448.5 ton) w porównaniu z obrotami ub. mies. lipca (632.390.2 ton) wykazują 19.3%-owy wzrost. W porównaniu natomiast z ub. rekordowemi obrotami z mies. marca br. (704.683.5 ton) wzrost ten wynosi 7.06%.

Przywóz zamorski (81.104.— ton) w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do przywozu mies. lipca br. (70.267.2 ton) wykazuje 15.4%-owy wzrost oraz nieznaczny 0.2%-owy wzrost w porównaniu do przywozu zamorskiego mies. sierpnia 1934 r. (80.942.— ton).

Wzrost importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lipcem spowodowały przedewszystkiem następujące pozycje: ryż surowy — 7.408 ton (2.782 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 17.830 t. (1.536 t.), śledzie — 3.657 t. (895 t.), żużle Thomasa — 7.700 t. (4.500 t.), papa, tektura i papier — 1.450 t. (1.218 t.) oraz sól potasowa — 3.445 t. (2.286 t.). Do pozycyj towarowych, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: złom żelazny — 15.129 t. (16.252 t.), fosforyty — 1.595 t. (6.437 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 1.021 t. (1.207 t.), skóry — 1.875 t. (3.098 t.), nasiona oleiste — 1.270 t. (2.683 t.), żywica — 417 t. (846 t.), asfalt — 460 t. (896 t.), garbniki — 1.086 t. (1.677 t.), szmaty — 660 t. (999 t.), celuloza — 553 t. (803 t.), bawełna i odpadki — 3.796 t. (7.249 t.), juta — 1.290 t. (2.298 t.), wełna i odpadki — 1.085 t. (2.813 t.), owoce suszone — 289 t. (520 t.), kawa, kakao i herbata — 941 t. (1.036 t.), oraz siarka — 243 t. (344 t.)

Szczegółowo ilustruje import w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Ryż	7.408	6.452
owoce świeże	1.022	702
owoce suszone	289	9
orzechy i migdały	6	10
korzenie	48	47
kawa, kakao, herbata	941	620
tytoń	247	304
napoje alkoholowe i wina	19	80
śledzie	3.657	1.325
fosforyty	1.595	—
żużle Thomasa	7.700	6.814
tłuszcze zwierzęce sur.	1.021	1.376
skóry	1.875	2.535
nasiona oleiste	1.270	8.305
oleje	38	168
żywica	417	541
kauczuk	394	486
wyroby gumowe	49	65
tłuszcze i oleje roślinne	224	240
asfalt	460	268
garbniki	1.086	1.563
farby	29	13
rudy różne i wypałki pirytowe	17.830	2.253
złom żelazny	15.129	32.432
miedź	1.659	1.044
cyna	49	6
cynk	6	—
metale różne	50	310
piryty	—	1.785
wyroby żelazne i metal.	201	366
maszyny i aparaty	350	231
samochody i motocykle	104	40
szmaty	660	741
celuloza	553	688
papa, tektura i papier	1.450	350
bawełna i odpadki	3.796	4.824
juta	1.290	1.137
len, konopie i sizal	88	115
wełna i odpadki	1.085	494
sól potasowa	3.445	—
przetwory chemiczne	164	318
siarka	243	185
tran	191	38
różne	2.973	1.662
Razem	81.104	80.942

Wywóz zamorski (673.344.5 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 19.7%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. (562.123.— t.) oraz 17.2%-owy wzrost w stosunku do wywozu zamorskiego w miesiącu

sierpniu 1934 r. (574.335.7 ton). Ten poważny wzrost wywozu wywołany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, głównie węgla eksportowego — 515.140 t. (432.546 t.), węgla bunkrowego — 47.435 t. (32.600 t.) oraz koksu — 30.257 t. (14.848 t.).

Decydujący wpływ wywarł tu 19.09% wzrost wywozu węgla eksportowego. Poza grupą wytworów pochodzenia mineralnego wykazały wzrost pozycje: bekony — 2.171 t. (1.667 t.), szynki i inne peklowane — 159 t. (61 t.), jaja — 4.108 t. (1.521 t.), masło — 872 t. (782 t.), ryż — 115 t. (50 t.), cement — 762 t. (554 t.), makuchy — 1.187 t. (917 t.), biel cynkowa — 249 t. (179 t.), sól potasowa — 1.645 t. (11 t.), drzewo tarte 33.449 t. (31.462 t.), papa, tektura i papier — 1.165 t. (973 t.), żelazo sur. i handl. — 4.546 t. (4.093 t.), materjały nawierzchni kolejowej — 3.674 t. (brak w lipcu), szyny kolejowe — 3.129 t. (brak w lipcu), wyroby żelazne i metalowe — 1.393 t. (1.144 t.), oraz rury żeliwne i żelazne — 2.338 t. (1.854 t.).

Spadek wykazały na wywozie następujące pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 876 t. (1.855 t.), słód — 135 t. (1.274 t.), cukier — 8.240 t. (10.842 t.), melasa — brak w sierpniu (8.994 t.), soda — 673 t. (816 t.), tkaniny — 846 t. (932 t.), bale i słupy — 289 t. (1.895 t.), cynk — 741 t. (1.382 t.), oraz blacha cynkowa — 201 t. (851 t.).

Podkreślić należy *rekordową* ilość wywiezionego węgla eksp., który w tak poważny sposób zaważył na obrotach ogólnych portu. Wśród pozycyj eksportowych zwraca uwagę grupa wytworów hutniczych, jak żelazo handlowe, mater. kolejowe i szyny, których eksport wzmógł się bardzo poważnie. Ładne rezultaty daje nadal eksport tarcicy, nie osiągając coprawda dotychczas wyników roku ubiegłego (por. styczeń — sierpień 1935 r. — 117.639 t. i styczeń — sierpień 1934 r. — 154.224 t.). Zapoczątkowany w 1933 r. import soli potasowej sowieckiej utrzymuje się nadal. Sól ta przeznaczona jest głównie na eksport. Poważnymi odbiorcami jest tu Szwecja i Finlandja. W miesiącu sprawozdawczym ok. 50% importowanej soli wywieziono do Szwecji (1.045 t.).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Ryż	115	1.256
mąka ryżowa i pastewna	876	250
słód	135	980
owoce świeże	16	12
bekony	2.171	1.891
szynki i inne peklowane	159	364
ptactwo bite	21	109
jaja	4.108	2.509
masło	872	646
cement	762	75
sól	30	20
węgiel eksportowy	515.140	458.295
węgiel bunkrowy	47.435	17.519
koks	30.257	31.558
cukier	8.240	6.863
napoje alkoholowe	2	—
makuchy	1.187	1.884
soda	673	763
salmiak	11	25
karbid	—	69
biel cynkowa	249	217
sól potasowa	1.645	—
nawozy azotowe	—	2.940
tkaniny	846	742
bawełna i odpadki	181	142
bale i słupy	289	—
drzewo tarte	33.449	32.322
wyroby z drzewa	223	544
klepki	47	294
dykty i forniery	1.851	659
meble gięte	427	246
wyroby koszykarskie	8	15
papa, tektura i papier	1.165	861
celuloza	683	1.121
metale różne	1	1.868
żelazo sur. i handlowe	4.546	—
materj. nawierzchni kolej.	3.674	—
szyny kolejowe	3.129	1.002
wyroby metal. i żelazne	1.393	2.094
rury żeliwne i żelazne	2.338	839
cynk	741	548
blacha cynkowa	201	750
różne	4.049	2.044
Razem	673.345	574.336

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do rekordowych obrotów towarowych wykazuje poważny wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Przyszło bowiem 411 statków (403) o pojemności 419.748 N. R. T. (402.002 n. r. t.), wyszło zaś 429 statków (402) o pojemności 440.872 N. R. T. (403.773 n. r. t.).

Kolejność bander w sierpniu br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Grecja — 5, Włochy — 6, Danja — 7, Norwegja — 8, Stany Zjedn. A. P. — 9, Finlandja — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie Anglji z 4-go miejsca (w lipcu) na 3-e, Niemcy z 5-go miejsca (w lipcu) na 4-e, oraz Grecji, która z 9-go miejsca (w lipcu) przesunęła się obecnie na 5-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przyczem ogółem reprezentowane były bandery 19 państw wobec 18 w lipcu.

Bardzo poważnie podniósł się w miesiącu sprawozdawczym średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 997.5 n. r. t. (w lipcu) na 1.021.2 n. r. t. (w sierpniu). Łączy to się z zawinięciem do portu gdyńskiego wycieczki francuskiej na s/s „Colembic", której pojemność wynosiła 7.554 n. r. t.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 46 wobec 40 (w lipcu).

Średni postój statku wyniósł 55 godzin wobec 53 godzin (w lipcu).

Ruch statków w miesiącu sierpniu b. r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	49	60.671	54	65.320
W. M. Gdańsk	3	2.113	2	1.558
Anglja	30	47.692	32	49.501
Austrja	1	134	1	134
Danja	47	28.517	50	30.629
Estonja	8	3.884	6	2.986
Finlandja	11	14.158	12	14.770
Francja	1	7.554	1	7.554
Grecja	14	35.999	16	39.059
Hiszpanja	1	2.276	—	—
Holandja	6	5.987	6	5.987
Jugosławja	1	2.712	1	2.712
Łotwa	4	4.373	5	6.279
Niemcy	59	38.045	55	36.669
Norwegja	28	26.557	29	29.629
Rumunja	3	7.108	2	4.820
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.120	8	25.120
Szwecja	128	82.441	138	85.167
Włochy	9	26.407	11	32.978
Razem	411	419.748	429	440.872

Ruch pasażerów w związku z utrzymującym się sezonem wycieczek morskich nadal ożywia się. Przyjechało pasażerów ogółem 2.275 osób (w lipcu 2.305), w tem: z Anglji — 119 osób, Belgji — 586, Danji — 452, Finlandji — 47, Francji — 27, Holandji — 58, Litwy — 3, Łotwy — 1, Niemiec — 2, Norwegji — 6, Stanów Zjedn. Am. P. — 331, Szwecji — 586, oraz z W. M. Gdańska — 57 osób. Wyjechało pasażerów ogółem 3.227 osób (w lipcu 2.605) w tem: do Anglji — 239 osób, Danji — 1.281, Estonji — 1, Finlandji — 280, Francji — 264, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 545, Szwecji — 595 oraz via W. M. Gdańsk 21 osób.

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W SIERPNIU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano 10.451 godzin 20 min. z zużyciem prądu 69.358 KW/h i przeładowano 180.786 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 106,6% w ubiegłym roku 115,8%, spadek zatem wynosi 9,2%.

Wiadomości z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu sierpnia 445.137 t., z czego na przywóz przypadło 84.927 ton, zaś na wywóz 360.210 ton. Wynik ten w porównaniu do sierpnia roku zeszłego jest niższy o 106.048 ton, bowiem w miesiącu tym przywóz wynosił 93.068 ton, a wywóz 458.115 ton. W porównaniu z lipcem ogólny przeładunek wzrósł o 34.115 ton, przyczem w przywozie wzrost ten wyniósł 18.092 ton (w lipcu — 66.835 ton), w wywozie zaś — o 10.033 ton (w lipcu 350.187 ton).

W odniesieniu do przywozu do zanotowania są następujące główne zmiany w porównaniu do tegoż miesiąca roku zeszłego: Zmniejszenie uwidoczniło się w stosunku do rud wszelkiego rodzaju, których w sierpniu przywieziono 41.175 ton (w sierpnia r. zeszł. 42.259 t.), nasion — 657,4 ton (1.024,4 t.), kawy 82,6 ton (266,2 ton), kakao 21,2 ton (153,1 ton), tłuszcze zwierzęce — 367 ton (718 ton), melasy 119 ton (1.112 ton), wełny surowej 6,7 ton (38,9 ton), przędzy wełnianej 3,8 ton (59 ton), przędzy bawełn. 51 ton (293 ton), szmat 15 ton (234 ton), żelazo surowe 41 ton (483 ton). Zwiększenie przywozu wykazały towary następujące: śledzie solone 6.522,7 ton (5.428 t.), fosforyty 1.945 ton (1.118 ton), stal i żelazo 2.060 ton (513 ton).

W wywozie zmniejszyły się przeładunki pszenicy — 3.496 ton (10.116 t.), żyta 20.343 t. (29.482 ton), roślin strączkowych 369 ton (700 ton), mąki 7.886 ton (14.402 ton), węgla 206.475 ton (274.653 ton), smary 248 ton (439 ton), cukru 0,3 ton (1,7 ton), drzewo tarte — 49.540 ton (64.913 ton), cynku 60,6 ton (512,4 ton). Zwiększył się natomiast wywóz jęczmienia — 12.783 ton (10.951 ton), bekonów 108,7 ton (89,3 ton), olejów do trybów 767 ton (722 ton), parafiny 1.334,3 ton (811 ton) i makuchów 803 ton (356 ton).

Przy zestawieniu wyników przeładunku towarów od początku roku do sierpnia rb. włącznie otrzymamy liczbę dla przywozu 446.728 ton, co przy przywozie w roku 1934 wyrażającym się w liczbie 389.936 ton, daje wzrost o 56.792 ton, dla wywozu te same liczby wynoszą — 2.778.802 ton (rok 1935), 3.776.399 ton (rok 1934). Wynika z tego, że spadek przeładunku towarów w wywozie wyniósł 997 tys. ton. Ogólny spadek przeładunków wyniósł więc 941 tys. ton. Przy tej poważnej różnicy zwraca na siebie uwagę fakt spadku jedynie w odniesieniu do wywozu i to głównie węgla, natomiast zwyżka przywozu, w znacznej swej części dotycząca towarów drobnicowych.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU.

W ramach tegorocznego ruchu okrętowego w porcie gdańskim, ruch sierpniowy jest wyżej niż średni, przewyższając tonaż ruchu lipcowego o całych 4.700 ton, natomiast względem sierpnia ub. roku daje się zanotować pewna zniżka, usprawiedliwiona z naddatkiem zmniejszeniem wywozu węgla przez port gdański i odpadnięciem przez to w ruchu pewnego tonażu dość dużych statków.

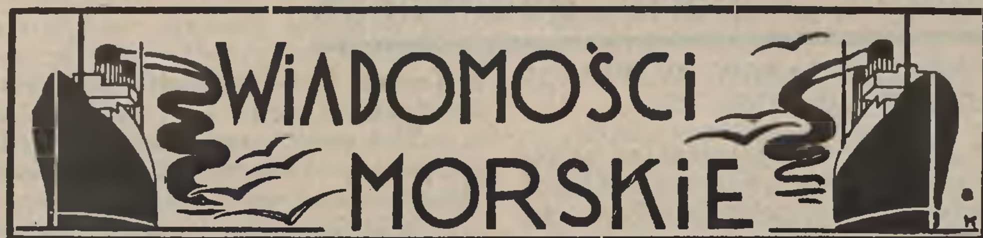
Ogółem zanotowano na wejściu 439 statków o pojemności 251.747 t. rej. netto (w sierpniu ub. r. 490 statków z 285.270 t. r. n. pojemności), na wyjściu zaś 458 statków z 240.207 t. r. n. pojemności (w sierpniu 1934: 487 statków z 271.023 t. r. n.) Wśród tonażu na wejściu było z ładunkiem 185 o pojemności 122.687 t. r. n., próżnych 235 o 121.524 t. r. n. i statków bunkrujących lub zawijających jako do portu ukrycia 19 statków z 7.536 t. r. n. pojemności.

Na wyjściu z ładunkiem było 394 statki z 223.367 t. r. n. pojemności, próżnych 45 z 18.225 t. r. n. i po bunkrowaniu lub jako z portu ukrycia 19 z 7.615 t. r. n. pojemności ładunkowej.

Pod względem kolejności bander statków na wejściu pierwsze miejsca jak zwykle przypadły banderom: niemieckiej, duńskiej, szwedzkiej, polskiej i norweskiej, następujące miejsca w pewnym odstępie — statkom angielskim, fińskim i greckim. Przy porównaniu z ruchem Gdyni bandera szwedzka i szczególnie angielska zajmują w Gdańsku dalsze miejsca, aniżeli w Gdyni, natomiast bandery niemiecka i duńska wysuwają się na pierwsze miejsca w Gdańsku, zajmując nieco dalsze miejsca w Gdyni.

Oto kolejność tonażu według poszczególnych bander, z podaniem w nawiasach ilości statków każdego tonażu: niemiecki tonaż 61.667 (171), duński 43.133 (78), szwedzki 34.914 (73), polski 24.433 (28), norweski 22.652 (26), angielski 13.153 (16), fiński 12.416 (8), grecki 10.693 (4), francuski 7.576 (6), holenderski 3.253 (10), włoski 3.813 (2), hiszpański 3.154 (1), łotewski 3.114 (4), gdański 1.731 (5), estoński 1.730 (5), panamski 293 (2).

Ruch pasażerski (bez uwzględnienia przystani Sopot) był słabszy niż w poprzednim miesiącu. Przyjechało na statkach morskich ogółem 67 pasażerów, w tem 36 z Kopenhagi, 14 z Hull, 12 z Londynu, 4 z Bremy, 1 z Helsinek. Wyjechało morzem 33 osoby — wszystkie do Kopenhagi.



MORSKIE OBROTY TOWAROWE POLSKO-HOLENDERSKIE.

Z morskiej statystyki holenderskiej, podającej obroty handlowe między Holandją, a poszczególnemi państwami za okres styczeń — czerwiec br., wynika, iż w okresie tym, a więc w ciągu 6-ciu miesięcy, Polska eksportowała drogą morską do Holandji 96.737 ton towarów oraz 41.130 ton tranzytem dla dalszego reeksportu. Z wyżej wymienionej ogólnej ilości towaru przypada na Amsterdam 59.177 ton wwozu i 1.936 ton dla dalszego reeksportu, oraz na Rotterdam 39.560 ton wwozu i 39.214 ton dla reeksportu.

W tym samym okresie czasu Holandja eksportowała do Polski 21.247 ton oraz reeksportowała 18.403 ton towarów przywiezionych z Indyj i państw trzecich. Z tego wysłano z Amsterdamu 9.280 ton wywozu oraz 8.322 ton towarów tranzytowych. z Rotterdamu zaś 11.967 ton wywozu i 10.082 t. towarów tranzytowych.

Całkowity obrót handlowy polsko-holenderski, a więc zarówno drogą morską, jak i koleją, według holenderskich danych statystycznych wyniósł za okres półroczny:

Przywóz z Polski do Holandji 130.689 ton — 5.622 tys. fl.

Wywóz z Holandji do Polski 42.562 ton — 4.155 tys. fl.

Nie licząc obrotów tranzytowych, przywóz z Polski do Holandji drogą morską według holenderskich danych statystycznych wyniósł za 6 miesięcy br. 96.737 ton, wywóz zaś 21.247 ton. Pozostała więc ilość towarów (33.952 t. wywozu z Polski do Holandji i 21.315 t. eksportu Holandji do Polski) przechodzi nie drogą morską, lecz widocznie kolejami. Wliczając do sumy obrotów także obroty tranzytowe, różnica pomiędzy statystyką morska a ogólną byłaby minimalną, bo 12.802 ton eksportu z Polski i 2.910 ton eksportu do Polski.

TRANZYT PRZEZ TREBIZONDĘ DO PERSJI.

Tureckie Ministerstwo Gospodarki opracowuje projekt zorganizowania tranzytu dla towarów przychodzących z Persji do portu Trebizonda i skierowanych przez port Trebizonda do Persji.

W pierwszym rzędzie chodzi o uprzystępnienie portu dla celów handlowych. Stan portu w Trebizondzie obecnie przedstawia wielkie trudności dla ładowania i wyładowania towaru, albowiem okręty nie mogą dobijać do brzegów i czynności ładunkowe i przeładunkowe odbywać się muszą na pełnem morzu. W porze zimowej brzegi odznaczają się w szczególności trudnym dostępem, na skutek stale panujących burz i nieraz się zdarza, że okręty przez dłuższy okres czasu zmuszone są omijać Trebizondę. Trudności te mają być usunięte przez konstrukcje narazie tam ochronnych, dalej czynniki rządowe noszą się z zamiarem obniżenia taks portowych i ułatwienia formalności związanych z tranzytem towaru. Poza tem projektowane jest wydanie ustawy regulującej operacje tranzytowe.

Celem zabezpieczenia normalnego tranzytu ma być powołane do życia specjalne towarzystwo tranzytowe, które będzie mogło podejmować się przeprowadzenia całkowitej operacji towarowej. Prawdopodobnie w utworzeniu tego towarzystwa będą zainteresowane i w niem reprezentowane czynniki perskie.

Droga tranzytowa Trebizonda—Erzerum—Bayazid—Tabryz w roku ubiegłym została w dużym stopniu uporządkowana, zwłaszcza na terytorjum tureckiem do Bayazid'u wynoszącym 564 km.

W chwili obecnej dostateczna liczba samochodów ciężarowych obsługuje tę drogę, a projektowane towarzystwo tranzytowe niewątpliwie uruchomi własne środki komunikacyjne, o ile nastąpi rozwój tranzakcyj tranzytowych.

ROZWÓJ RUCHU STATKÓW W PORTACH SZWECJI.

Ruch statków w portach Szwecji wzrasta z roku na rok, znacznie przewyższając ruch przedwojenny.

Ruch statków na wejściu do portów Szwecji ogółem i do trzech czołowych przedstawia się następująco (w 1000 ton netto):

	1913	1932	1933	1934
Szwecja ogół.	**13.764**	**15.108**	**16.324**	**18,164**
Göteborg	2.144	3.374	3.512	3.743
Malmö	2.734	3.196	3.206	3.381
Stockholm	1.735	2.533	2.527	2.763

Przechodząc do relatywnego ujęcia tych liczb znajdziemy dwa szeregi wskaźników. — Pierwszy z nich to porównanie ruchu statków do roku 1913, gdzie ruch w roku 1913 przyjęto za 100, drugi — porównanie do roku 1932, również przyjętego za 100.

Wskaźnik — rok 1913 = 100

	1932	1933	1934
Szwecja ogółem	110	119	132
Göteborg	157	164	175
Malmö	117	117	124
Stockholm	146	145	159

Wskaźnik — rok 1932 = 100

	1933	1934
Szwecja ogółem	108	120
Göteborg	104	111
Malmö	100	106
Stockholm	100	109

Widzimy, że w trzech głównych portach Szwecji w porównaniu do r. 1913 ruch wzmógł się znacznie intensywniej, niż w pozostałych portach mniejszych. Wprost przeciwnie przedstawia się sprawa w porównaniu do roku 1932, z którego to porównania wynika, że w małych portach ruch statków wzmógł się intensywniej, niż w naczelnych.

Porty szweckie ogółem ściągają do siebie nieco ponad ⅓ ogólnego tonażu statków, zawijających do portów na Bałtyku ogółem (prócz Niemiec i Rosji).

%% udział Szwecji w ruchu statków w portach bałtyckich przedstawia się następująco:

	1932	1933	1934
Szwecja ogółem	35,05	35,14	35,87
Göteborg	7,83	7,56	7,39
Malmö	7,42	6,90	6,68
Stockholm	5,88	5,44	5,46

Porównywując ruch statków w portach szweckich do ruchu statków w portach polskich, biorąc za podstawę ruch w portach polskich za 100, dla trzech ostatnich lat dla Szwecji otrzymamy nast. liczby:

1932 — 271
1933 — 264
1934 — 248

Jeżeli zaś porównamy ruch w portach szweckich z ruchem w Gdyni, biorąc Gdynię za 100, otrzymamy:

	1932	1933	1934
Göteborg	119	103	90
Malmö	113	94	82
Stockholm	89	74	67

Z tego porównania widzimy, że z roku na rok Gdynia wyprzedza porty szweckie.

GÖTEBORG PORTEM MACIERZYSTYM FLOTY WIELKICH SZWEDZKICH STATKÓW.

W historycznym przeglądzie rozwoju miasta i portu Göteborga dr Göranson wykazuje, że port ten służy za port macierzysty dla więcej aniżeli ⅔ dużych statków szwedzkich, mających pojemność ponad 4.000 t., co świadczy o pierwszeństwie tego portu przed innemi portami szwedzkiemi w ruchu międzynarodowym.

Również historycznie, w XX wieku, rozwój floty Göteborga wyprzedza rozwój żeglugi w innych portach Szwecji. W r. 1900 Göteborg miał 8,2% liczby statków szwedzkich i 19,8% tonażu szwedzkiego, natomiast w roku 1933 już 13% liczby statków i 38% tonażu szwedzkiego. Dowodzi to wzrostu znaczenia floty göteborskiej względem innych portów szwedzkich, ale jeszcze znacznie szybszego wzrostu i koncentracji w tym porcie, jako macierzystym — dużego tonażu szwedzkiego. Prócz korzystnego położenia Göteborga i jego specjalizacji w linjowym ruchu zagranicznym pewną rolę odgrywa rozwinięty przemysł okrętowy tego portu, budujący największe w Szwecji okręty.

OGRANICZENIE I ODROCZENIE AKCJI WPROWADZENIA MINIMALNYCH STAWEK FRACHTOWYCH NA BAŁTYKU.

Akcja Baltic and International Maritime Conference, poparta przez redakcję Scandinavian Shipping Gazette, doznała jeszcze w stadjum projektowania znacznego ograniczenia. Mianowicie zwężono akcję do sprawy ustalenia minimalnych stawek na północne drzewo, przejmując tem samem patronat nad akcją zapoczątkowaną w zeszłym roku i nie doprowadzoną do pomyślnych wyników przez organizację armatorów „Norrwood".

Ale po takiem zwężeniu odsunięto jeszcze termin wprowadzenia minimalnych stawek na początek nowego roku kalendarzowego, czyli, że dla tegorocznego sezonu eksportowego z krajów północno - wschodniego Bałtyku (a o ten sezonowy eksport portów zamarzających przedewszystkiem chodziło) zastosowanie minimalnych stawek już nie będzie miało miejsca. Formalnie na zebraniu specjalnego Komitetu International Baltic and International Maritime Conference 10-go bm. w Kopenhadze uchwalono nie wprowadzać schematu minimalnych s t a w e k frachtowych przed 1 stycznia 1936 roku.

WŁOSI NABYWAJĄ LICZNE STATKI PASAŻERSKO - TOWAROWE I TRAMPY.

W ostatnim czasie do Włoch sprzedano szereg statków większych z liczby unieruchomionych i będących w doskonałym stanie parowców pasażersko - towarowych. Niektóre ze statków, pierwotnie sprzedanych do Włoch na złom przejęto, za porozumieniem ze sprzedawcami, do dalszego ruchu u nowych nabywców. Z Holandji nabyto między innemi znakomicie utrzymaną „Gelrię" unieruchomionej holenderskiej południowo - amerykańskiej linji, za 48.000 Ł, oraz „Klipfontein" południowo-afrykańskiej linji. Większość tych statków użyta zostanie do transportów wojskowych.

Równocześnie, mimo liczne dementi, Italja zmniejsza obsługę swych linij. Na morze Czarne nie prowadzi już żaden rejs włoski i w ruchu do Istambulu pozostawiono minimalną okrętową obsadę.

ITALO SOMALA ZAMIERZA BUDOWAĆ NOWE STATKI DLA SWEJ BAŁTYCKIEJ LINJI.

Towarzystwo Societa Anonima di Navigatione Italo Somala, dla swej linji bałtyckiej, której statki zawijają również do Gdyni, budować będzie trzy nowe statki. Przedsiębiorstwo zażądało od italskich stoczni ofert na budowę trzech motorowców o nośności 2.500 t. DW każdy, zaopatrzonych w chłodnie i obliczonych na szybkość 15-węzłową.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WZROST IMPORTU MASŁA POLSKIEGO DO ANGLJI.

Z ogłoszonych ostatnio oficjalnych statystyk handlu zagranicznego Anglji wynika, że import masła z Polski w r. b. wykazuje w stosunku do r. ub. wybitną tendencję wzrostu.

Wartość importu masła polskiego w miesiącu sierpniu rb. wyniosła 40.660 funt. ang., wobec 26.932 funt. ang. w tym samym okresie r. ub. Jeszcze większy wzrost wykazuje import masła z Polski w okresie pierwszych 8-miu miesięcy 1935 r. w porównaniu do analogicznego okresu 1934 roku, a mianowicie: z 110.201 funt. ang. na 160.640 f. ang., wzrost wyniósł zatem 50.439 funt. ang., czyli 45,9%.

EKSPORT POLSKIEGO DREWNA ROZSZERZA SWÓJ ZASIĘG.

Polska Agencja Eksportu Drewna „Paged" eksportująca materjały drzewne przez porty w Gdyni i Gdańsku w ciągu trzechletniej swej działalności nawiązała kontakt ze 109 portami świata.

Drewno polskie eksportowano w tym okresie do 22 krajów Europy, Azji, Afryki i Ameryki.

Anglja pod względem ilości portów, odbierających drewno, eksportowane przez Paged, stoi ze swemi 37 portami na pierwszem miejscu — są to porty:

Aberdeen, Boston, Bristol, Belfast, Boness Dock, Cardiff, Fleetwood, Goole, Grinsby, Glasgow, Grangemouth, Garston, Hull,

King's Lynn, Leith, Liverpool, Londyn, Lowestoft, Manchester, Middlesborough, Newport, Preston, Plymouth, Sandwich, Sharpness, Shoreham, Southampton, Sutton Bridge, Sunderland, South Allon, Tyne Dock, Yarmouth, Warrington, West Hartlepool, Wisbech i Portsmouth.

Drugim odbiorcą co do ilości portów była Francja (17 portów i 2 punkty odbiorcze): Brest, Bordeaux, Caen, Calais, Dunkerque, Le Havre, Lorient, Marseille, Morlaix, Nancy, Nantes, La Pallice, Paluden Quay, Paimboeuf, Rouen, La Rochelle, Rochefort, St. Nazaire, Strasbourg.

Trzecim importerem drzewa była Holandja (12 portów): Amsterdam, Delfzijl, Deventer, Dortrecht, Groningen, Haren-Brux, Leiden, Middelburg, Meppel, Ouderberk, Rotterdam i Westzaan.

Czwartym co do ilości portów — Belgja, (6 portów): Antwerpja, Brugges, Bruksela, Gandawa, Ostende i Haren.

Piątym — Szwecja (7 portów): Göteborg, Kalmar, Malmö, Sztokholm, Oskarsham, Nörrköping i Nexö.

Następnie Niemcy z 4 punktami odbiorczemi (w tem 2 porty — Bremen i Hamburg, oraz punkty odbiorcze port Am Rhein i Berlin).

Dalej Danja, Hiszpanja, Włochy i Grecja po 3 porty (Aarhuus, Kopenhaga, Odensee, Barcelona, Sevilla, Tarragona, Fiume, Genua, Livorno, Alexandrople, Pireus, Saloniki).

Norwegja i Irlandja po 2 porty: (Bergen, Oslo, Dublin, Larne) oraz Finlandja i Portugalja po 1 porcie (Helsingfors i Faro).

Z poza europejskich portów notujemy 5 portów Afryki, w tem 2 Afryki Połudn. Durban i Lorengo Marquez, 1 port Afryki Półn. — Casablanca, oraz 2 porty Egiptu — Alexandria i Port Said. Na dalszych miejscach idzie Palestyna z 2 portami (Haiffą i Jaffą), Syrja z portem Beyrouth. Na ostatniem miejscu znajdują się porty Ameryki Południowej — Buenos Aires i Północnej — Kent.

WZROST DOSTAW DO MAROKKA TOWARÓW POLSKICH W I KWARTALE 1935 R.

W I kwartale 1935 roku Polska wywiozła do Marokka 4.049 ton towarów ogólnej wartości 2.856 tysięcy franków fr., co w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego wykazuje przeszło pięciokrotny wzrost tonażu i dwukrotny wartości. Wywóz w okresie sprawozdawczym stanowi przeszło 64% wartości całorocznego wywozu polskiego do Marokka w 1934 roku, wykazując jednocześnie wzrost tonażu o 23%.

W marokkańskich danych statystycznych na 40 państw eksportujących swoje towary do Marokka, Polska zajmuje 17 miejsce w I kwartale b. r.

Pierwsze miejsce w eksporcie polskim do Marokka w okresie tym zajmują wyroby włókiennicze: 61,7 ton na sumę 972 tysięcy franków, co wykazuje w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego prawie 2-krotny wzrost wartościowy i 1½-krotny tonażu. W dziale tym na pierwsze miejsce wysuwa się polska odzież bawełniana i wełniana na sumę franków 586.000 (399 tys. frank. w I kwartale ub. r.); również na specjalną uwagę zasługuje wywóz tkanin wełnianych; 12 ton wartości 267 tys. frank., gdy w I kwartale ub. r. wywieziono tych tkanin tylko 3 tony na sumę 46 tys. franków. Natomiast eksport bielizny bawełnianej (koszule) wykazuje spadek o przeszło 21% w tonażu i 17% w wartości w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego. Przyczyną tego jest stale wzrastający eksport bielizny produkcji japońskiej.

Drugie miejsce w eksporcie polskim zajmuje cukier surowy.

Trzecim artykułem eksportu jest drzewo (dąb, jodła i słupy telegraficzne), wywóz którego wzrósł w tonażu 3-krotnie i wartościowo przeszło 2½-krotnie. Wywóz dykt polskich do Marokka wykazał wzrost o przeszło 15% w tonażu i 3% wartościowo.

Dostawa świec parafinowych zmniejszyła się wagowo o 42%.

Następne miejsce w naszym eksporcie do Marokka zajmują artykuły spożywcze. W dziale tym pierwsze miejsce przypada konserwom i przetworom mięsnym: 30 ton na sumę 105 tys. frank., gdy w analogicznym okresie roku ubiegłego Polska wywiozła do Marokka tylko 1.420 kg wartości 11 tys. franków. Wywóz polskich szynek w puszkach i wędlin rozwija się korzystnie, zajmując stopniowo miejsce wśród czołowych konkurentów duńskich i holenderskich. Wywóz strączkowych wykazał w okresie sprawozdawczym wzrost tonażu o 29% w stosunku do odnośnego okresu roku ubiegłego.

Eksport naczyń kuchennych emaljowanych wzrósł w okresie sprawozdawczym prawie 3-krotnie w tonażu w stosunku do całorocznego wywozu w roku 1934. Natomiast stwierdza się spadek wywozu polskich artykułów sanitarnych z fajansu, co można tłumaczyć brakiem zamówień w końcu ub. r. z powodu przerwy sezonowej w budownictwie.

Wywóz mebli giętych z drzewa rozwijał się pomyślnie, gdyż wykazał 2-krotną zwyżkę w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego.

Eksport książek hebrajskich w okresie sprawozdawczym dotyczył głównie wydawnictw droższych.

Zauważyć można również przywóz z Polski nowych artykułów, jak: siarka i biel angielska.

O stanie wywozu innych artykułów polskich do Marokka nie można narazie specjalnych uwag poczynić ze względu na krótki okres sprawozdawczy.

PRZESYŁKI PACZEK POCZTOWYCH Z POLSKI DO AUSTRALJI.

Obecne przepisy pocztowe (taryfa zagraniczna II P. 7) przewidują dla paczek z przeznaczeniem do Australji dwie drogi przewozowe: 1) przez Gdańsk i Anglję oraz 2) za pośrednictwem firmy Schenker & Co w Wiedniu przez Czechosłowację, Austrję i Niemcy (Hamburg lub Brema). Paczki nadawane tą drugą drogą są to t. zw. paczki spedytorskie.

Drogą przez Gdańsk transport paczek przy połączeniach tygodniowych trwa przez porty angielskie 4—6 tygodni, zaś przez porty niemieckie przy połączeniach 14-dniowych transport trwa 42—54 dni. Do przesyłki przez Gdańsk przyjmowane są paczki wagi do 5 kg, natomiast przez porty niemieckie wagi do 20 kg.

Opłaty za paczki kierowane przez Gdańsk są niższe. Wybór drogi zależy wyłącznie od decyzji nadawcy, który winien ją wskazać przy nadawaniu przesyłki.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 28. 4. 35 polecił, by od dnia 1. 7. 35 wszystkie urzędy celne przestrzegały bezwzględnie obowiązku przedstawiania faktur konsularnych do odprawy celnej towarów importowanych do Argentyny. Zwolnienia od tego obowiązku mogą mieć miejsce tylko w wypadkach wyjątkowych.

BELGJA. Przywóz części samochodowych i samochodów wymaga zezwolenia w myśl rozporządzenia z 16. 7. 35.

Została ponownie wprowadzona opłata w wysokości 10 fr. od 100 kg na importowaną pszenicę.

BRAZYLJA. Wobec tego, że dzięki stałemu spadkowi milrejsa niektóre firmy przetrzymywały dewizy pochodzące z eksportu przez czas dłuższy dla uzyskania lepszego kursu, wydała Kontrola Bankowa dnia 7. 8. 35 r. zarządzenie ustanawiające obowiązek oddawania dewiz w przeciągu dni dziesięciu.

BUŁGARJA. Ogłoszone zostało rozporządzenie, mocą którego dopuszczony został wywóz żyta, lucerny i nasion buraka w drodze 100%-owej kompensaty, nasion konopi z obowiązkiem oddania 10% dewiz Bankowi Narodowemu, wyki z obowiązkiem oddania 40%, a prosa z 30%.

CYPR. Cło na mąkę pszenną zostało podwyższone.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzenie z 10. 8. 35. ponownie reguluje sprawę wywozu i przywozu zboża, mąki i pasz.

Okólnik ogłoszony 14. 8. 35. nie przewiduje zezwoleń przywozowych dla masek gazowych i ich części.

DANJA. Z powodu znacznej obniżki cen zboża zostały podwyższone o 25 do 60 öre od 100 kg opłaty pobierane od zboża zagranicznego.

ESTONJA. Monopol wwozu samochodów i motocykli został rozszerzony rozporządzeniem z 16. 8. 35.

FRANCJA. Uzupełniony został Repetoire Général przez rozszerzenie znaczenia wyrazu „siarka czysta". Dekret z 16. 8. 35. przedłuża moc obowiązującą kilkunastu stawek celnych, które w swoim czasie były przejściowo zmienione.

Dnia 21. 8. ogłoszono podwyżkę stawki celnej na preszpan w arkuszach (z 256 fr. na 180 fr.), znosząc jednocześnie ograniczenia kontyngentowe na ten artykuł.

Poczynając od 1 września podstawa obliczeniowa dla zezwoleń na wwóz stałych mineralnych materjałów palnych (jak węgiel etc.) została obniżona o 10%.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Według oświadczenia rządu francuskiego towary niemieckie wwożone do posiadłości francuskich będą podlegały taryfie minimalnej.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Weszły w życie dekrety francuskie z 8 lutego i 6 kwietnia br. o obowiązku znakowania instrumentów muzycznych, bielizny (poza męską), niektórych aparatów elektrycznych, oraz papieru do haftowania.

GRECJA. Od 1 lipca obowiązuje nowa reglamentacja przywozowa, która częściowo była wprowadzona już z początkiem 1935 r.

W drodze retorsji rząd grecki podwyższył o 44% ad valorem cło na wszelkie towary pochodzenia rumuńskiego.

HOLANDJA. Ogłoszono listę towarów, wolnych od 1—2%-go cła specjalnego. Zawiera ona głównie towary, które w Holandji nie są wcale produkowane lub produkowane w ilościach minimalnych.

INDJE BRYTYJSKIE. Cło na nici do szycia i cerowania zostało nieznacznie obniżone.

INDJE HOLENDERSKIE. Wprowadzone zostały rozporządzeniem z 6. 7. licencje przywozowe na wyroby fajansowe i niektóre porcelanowe.

IRAK. Ukazał się okólnik dotyczący clenia noży kieszonkowych.

JUGOSŁAWJA. Celem popierania eksportu do tych krajów, z któremi nie istnieją żadne układy clearingowe, zarządziło ministerstwo finansów, że ilość dewiz, którą eksporter oddać musi Bankowi Narodowemu, obniżona zostaje z 60% na 50%.

LITWA. Ogłoszono uwagę wyjaśniającą do taryfy w sprawie clenia tkanin wełnianych z domieszkami innych surowców włókienniczych.

NIEMCY. W nowym obowiązującym w Niemczech systemie reglamentacji handlu zagranicznego przeprowadzona została zasada, że bez zaświadczeń dewizowych nie może importer niemiecki sprowadzać towaru z zagranicy, a zatem nowe zamrożenia należności zagranicznych powstać nie mogą. Przepisy te jednak miały pewne luki, które w praktyce dopuszczały do przywozu bez zaświadczeń dewizowych. Obecnie ogłoszone w dniu 26. 7. 35 r. rozporządzenie wprowadza obostrzenie kontroli przywozu z Włoch, Francji, Czechosłowacji i Holandji, prócz tego zaś pewnych towarów niezależnie od kraju ich pochodzenia. Należą tu towary objęte numerami towarowego wykazu statystycznego: 754 do 768, 797 do 800 i 881 do 925. Zaostrzenie kontroli polega na tem, że odprawa celna towarów importowanych z wyżej wyliczonych krajów oraz objętych podanemi numerami statystycznemi uzależniona będzie od przedłożenia poświadczenia dewizowego bądź też dokumentu zastępczego.

W dn. 19. VIII. 35 wydany został okólnik Centrali Dewizowej normujący sposoby wpłat na konta zamknięte należności pochodzących z importu towarów. Wpłaty takie mogą mieć miejsce o ile chodzi o

należności płatne przed 24. IX. 34 w wypadku, gdy istnieje słuszny interes wierzyciela: interes ten zaś istnieje w szczególności, gdy zachodzi niebezpieczeństwo sporu sądowego, lub gdy stosunki majątkowe dłużnika znacznie się pogorszyły. Nie zostają zarządzeniem tem dotknięte przepisy wydane dla poszczególnych krajów. O ile chodzi o należności płatne po dn. 23. IX. 34, to wobec tego, że nowy system wprowadził pewność otrzymania przydziału dewiz w razie posiadania przez importera zezwolenia dewizowego, dokonanie tranzakcyj importowych bez tego zezwolenia winno iść na ryzyko strony — wpłata na konto zamknięte może mieć miejsce tylko w wypadkach wyjątkowych. Wyjątkowe okoliczności istnieją, gdy dłużnik niemiecki niezgodnie z prawdą zapewniał, że zezwolenie dewizowe posiada, lub gdy zezwolenie takie początkowo zostało udzielone, późniei jednak dla jakichś przyczyn straciło ważność. Wnioski o takie wpłaty może czynić zarówno dłużnik, jak i wierzyciel, warunkiem zaś zezwolenia jest, by zagraniczny wierzyciel oświadczył, że wpłatę taką uważa za dopełnienie zobowiązania. Rozporządzanie kwotami wpłaconemi na konto zamknięte będzie odbywać się zgodnie z ogólnemi przepisami.

NOWA FUNLANDJA. Z dniem 1 lipca br. weszły w życie obniżone stawki celne na owies, groch, fasolę, soczewicę, ryż, mąkę kukurydzową, odpadki zbożowe, sery, tkaniny bawełniane, prześcieradła, ręczniki etc. z bawełny, tkaniny wełniane, koce wełniane, tkaniny ze sztucznego jedwabiu, buty, ubrania i płaszcze, bieliznę oraz maszyny dla przemysłu rybnego i dla zwalczania pożarów leśnych.

NORWEGJA. W związku ze zniesieniem ograniczeń importu odnośnie wyrobów fajansowych zostały podwyższone cła na te wyroby.

PALESTYNA. Od 15 września br. cło na cukier zostanie obniżone z 10 na 5 milrejsów od 1 kg.

Związek Przemysłowców Palestyńskich przedstawił Wysokiemu Komisarzowi swe postulaty, w których stwierdza konieczność zwiększenia ochrony celnej wobec dumpingowych cen zagranicy. Według wiadomości ogłoszonych w prasie żydowskiej rząd nosi się z zamiarem podwyższenia stawek celnych na jedwab.

RUMUNJA. Rozporządzenie Rady Ministrów ustanowiło obowiązek oddawania przy eksporcie pszenicy conajmniej 60 proc. należności w dewizach wolnych Bankowi Narodowemu, który wzamian za to wypłacać będzie eksporterom oprócz premij zwyczajnych, jeszcze 40 proc. premję waloryzacyjną; ponadto będą oni korzystać ze znacznych obniżek frachtów.

Rozpoczęto załatwianie podań o zezwolenia na wwóz towarów znajdujących się na składzie w urzędach celnych.

SYRJA - LIBAN. Wobec upływu dwuletniego okresu od zapowiedzi Japonji o wystąpieniu z Ligi Narodów — towary japońskie opłacające cło normalne, jako pochodzące z państwa należącego do Ligi, winnyby opłacać cło maksymalne t. j. o 100 proc. wyższe od stawek normalnych. Dotychczas rozporządzenia Wysokiego Komisarza przedłużały stosowanie ceł normalnych względem towarów japońskich, należy jednak liczyć się z ustaniem tego stanu, a tem samem z b. znacznem osłabieniem konkurencji japońskiej na rynku syryjskim.

WIELKA BRYTANJA. Od 15. VIII. 35 obowiązują nowe zniżone stawki celne na niektóre wyroby stalowe.

Cło na cynk i ołów nieobrobiony zostało obniżone z dniem 27 bm.

WŁOCHY. Okólnik Ministerstwa Finansów upoważnia urzędy celne do zezwalania na wwóz węgla kamiennego dla kolei państwowych, zwierząt dla celów hodowli, tytoniu dla monopolu państwowego, ziemniaków — sadzeniaków, próbek medycznych gratisowych dla lekarzy oraz towarów dla których istnieją specjalne kontyngenty przyznane niektórym krajom. Powyższe towary mają być wwożone bez osobnego zezwolenia przywozowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Koleje i Porty Unji Południowo - Afrykańskiej ogłosiły przetarg na dostawę kabli miedzianych. P/21651/44/Ro.

Egipskie Ministerstwo Robót Publicznych rozpisało przetarg na dostawę urządzeń i instalacyj dla pomp w El-Gallawia. P/19677/3M/Ro.

Firma z siedzibą w Haifie pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskiej zainteresowanej firmy na Palestynę i Syrję. P/21585/44/Ro.

Firmy polskie zainteresowane w eksporcie hufnali zechcą zgłosić się do Instytutu z powołaniem się na P/21249/44/Ro.

Firma w Villa Nador (Marokko Hiszpańskie) poszukuje dostawców szkła i porcelany w Polsce. P/21982/21/Ż.

Firma w Oslo pragnie objąć przedstawicielstwo polskich wytwórni różnych branż. P/21982/21. Ż.

Firma w Meksyku interesuje się importem artykułów różnych branż z Polski. P/21473/3 T. Ż.

Korespondent Instytutu Eksp. w Hadze pragnie nawiązać kontakt z polską firmą koszykarską, nie posiadającą przedstawiciela na Holandję. P/21273/49. Sz.

Istnieje zapotrzebowanie w Holandji na wózki dla lalek. P/21272/49. Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców koszy do bielizny. P/20950/40. Sz.

Wyroby drzewne i galalitowe poszukiwane są w Kanadzie. P/20110/21. Sz.

Firma albańska widzi możliwości zbytu na tamtejszym rynku dla sztylpów skórzanych i pasów koalinych, pelerynek gumowych dla wojskowych, jak również dla rękawiczek skórzanych i wszelkich artykułów włókienniczych. P/21990/3. D/M.

Firmy holenderskie pragną importować pończochy elast. używane przez footbalistów. P/22150/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

O MOŻLIWOŚCIACH BEZPOŚREDNIEGO IMPORTU ŚLEDZI ANGIELSKICH DO POLSKI.

Handel śledziami solonemi, importowanemi przez Gdynię rozwija się z roku na rok.

Głównym dostawcą śledzi solonych do Polski jak wiadomo jest Anglja. Udział jej w przywozie tego artykułu przez Gdynię stale wzrasta, tak w r. 1933 przywieźliśmy śledzi angielskich 6.700 ton, a w r. 1934 — 7.600 ton. Śledzie te niestety zanim docierają do polskiego importera, przechodzą przez ręce całego łańcucha pośredników. Główne pośrednictwo w dostawie ich na nasz rynek spoczywało do niedawna wyłącznie w ręku importerów śledzi w Gdańsku, a dopiero od dwóch lat część tego importu przechodzi przez Gdynię. Ale i importerzy śledzi w Gdyni nie otrzymują towaru z pierwszej ręki, czyli od solarzy angielskich. Dzieje się to dlatego, że solarze sprzedają śledzie eksporterom angielskim, a ci skolei zajmują się ich zbytem na poszczególnych rynkach zagranicznych, gdzie posiadają do pomocy swych agentów handlowych. Agenci są pośrednikami między eksporterem angielskim a importerem danego kraju i posiadają zazwyczaj swe siedziby w portach tych państw, które są nabywcami angielskich śledzi solonych. Agenci ci przebywają również w Gdańsku. Ponieważ jak już zaznaczyliśmy cały import śledzi angielskich dla nas przechodził do niedawna przez Gdańsk, jako jedyny w ciągu szeregu lat port naszego obszaru gospodarczego, który jeszcze dziś jest poważnym punktem rozdzielczym tego artykułu dla polskiego zaplecza — nie dziw, że wszystkie transakcje importowe odbywały się za ich pośrednictwem. Jest rzeczą znamienną, że sytuacja ta nie zmieniła się kiedy w Gdyni rozpoczęły się osiedlać i rozwijać swą działalność importowe firmy śledziowe. A więc i importerzy gdyńscy kupują częściowo towar przez agentów z Gdańska.

Jest rzeczą jasną, że wszystko to wpływa na cenę towaru, który przy pominięciu haraczu płaconego pośrednikom, mógłby być znacznie tańszy, co w ogólnym wyniku przyczyniłoby się do zmniejszenia sum płaconych przez Polskę za import śledzi. Mówiąc o potanieniu śledzi solonych angielskich, mimowoli zwrócić musimy także uwagę na inny fakt, który dobitnie charakteryzuje stosunki w handlu śledziowym na tle powyższej sytuacji.

Chodzi tu o dwukrotną obniżkę cła*), przeprowadzoną przez nasze władze. Otóż obniżka ta mimo, że spowodowała zmniejszenie stawek celnych o całe 50 procent w żadnym wypadku nie przyczyniła się do obniżki cen na wspomniany towar, a więc nie odciążyła budżetu polskiego konsumenta, lecz znalazła się jako dodatkowy zysk w kieszeniach agentów i po części naszych importerów śledzi.

Mniejwięcej od roku między eksporterami angielskimi a importerami polskimi istnieje porozumienie, na mocy którego tylko przedsiębiorstwa objęte tem porozumieniem są w możności zajmować się handlem importowym śledzi solonych angielskich. Jest to pewnego rodzaju monopol, który utrąca jednostce, zwłaszsza słabszej, wszelkie atuty konkurowania na tym samym odcinku.

Dążyć więc należy do usunięcia kosztownego pośrednictwa, za które jest zmuszony płacić konsument krajowy przez nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych z solarzami w Anglji. Zachętą do tego niechaj będą dwukrotne próby, podjęte niedawno z wynikiem dodatnim przez młodego i przedsiębiorczego kupca - importera, który podczas swego pobytu w Wielkiej Brytanji kwestję tą szczegółowo badał, wprowadzając ją później w czyn. Według jego relacyj popartych faktem, wynika, że solarze do koncepcji tej ustosunkowani są przychylnie. Na dowód wielkiego znaczenia, jakie przypisują możliwościom zbytu śledzi solonych na tej właśnie drodze — służyć może nawet niedawny pobyt przedstawiciela solarzy szkockich mr. Buchana w Gdyni. Nie należałoby więc zarzucać żadnej sposobności, którąby mogła być do celu tego wykorzystana.

W związku z powyższem udało nam się już uzyskać pewne wskazówki i informacje, które według opinji wymienionego wyżej fachowca — mogą posłużyć za wytyczne do realizacji nawiązania bezpośrednich stosunków między importerem polskim a solarzami w Anglji.

Otóż po wejściu już w sam kontakt handlowy między obydwu stronami, zasadniczą sprawą w kwestji zapewnienia przewozu transportów śledziowych polskim statkom — jest uruchomienie własnej linji okrętowej do portów północnej Szkocji, oraz zachodniej Anglji.

Utrzymywanie komunikacji między portami wymienionych krajów a Gdynią jest potrzebne zwłaszcza podczas sezonu połowów, tj. mniejwięcej od lipca do marca, przyczem statki mogłyby zabierać ładunki w okresie sezonu szkockiego z portów: Lerwick, Stornoway, Wick, Stronsay, Fraserburgh i Peterhead, w okresie sezonu jarmutskiego z portów Great Yarmouth i Lowestoft. Linja polska jest o tyle wskazana, że przyczyniłaby się do ułatwienia bezpośredniego importu śledzi, przewozami, których zajmują się obecnie statki zagraniczne przeważnie: norweskie, duńskie, niemieckie

*) Pierwsza obniżka z 24.— zł na 16,— zł od 100 kg nastąpiła w jesieni 1934 r., druga obniża z 16.— zł na 12.— zł na wiosnę 1935 r.

i holenderskie. Obecnie zagraniczne te linje zrzeszone są w t. zw. „pool“ i pracują bezpośrednio z eksporterami. Ponieważ jak już zaznaczyliśmy poprzednio eksporterzy angielscy zawarli z importerami polskimi umowę na wyłączność dostaw dla tych ostatnich, sytuacja ta uniemożliwia wysyłkę mniejszych partyj towaru dla odbiorców, nie objętych tą umową.

Charakteryzują to zresztą najlepiej stawki frachtowe, pobierane za przewóz śledzi. O ile mianowicie stawki „pool‘u“ wynoszą od przewozu jednej dużej beczki z portów północnej Szkocji do portów bałtyckich około 2 szylingi, za ten sam fracht na linjach regularnych z przeładunkiem w portach rozdzielczych (Leith, Hamburg) trzeba płacić ca 6 szylingów. Jak widzimy więc różnica stawek jest bardzo poważna. Korzystanie wszakże z przewozów statkami pool‘u, będących do dyspozycji wielkich eksporterów angielskich przez miejszych importerów polskich, jest wręcz uniedostępnione. Należy przeto przypuszczać, że w tych warunkach uruchomienie polskiej linji okrętowej do portów śledziowych Wielkiej Brytanji byłoby bardzo celowe tembardziej, że mogliby z niej także korzystać wszyscy ci, którzy obecnie posługują się statkami zagranicznemi. Biorąc problem ten jeszcze głębiej, posunięcie takie ze strony naszych sfer żeglugowych miałoby również wielkie znaczenie praktyczne dla naszego eksportu. Mam tu zwłaszcza na myśli transport takich ładunków eksportowych, które do Anglji idą z Polski już od wielu lat, jak drzewo, wyroby drzewne, cukier itp. Statki biorące tamdotąd takie artykuły, miałyby w drodze powrotnej ładunki śledzi. W ten sam sposób operują bowiem statki wymienionych wyżej bander zagranicznych, które zapewniają sobie frachty w obydwie strony. Jeśli chodzi o ładunki śledzi należy na marginesie zaznaczyć, że w przewozach tego rodzaju transportów spotyka się najczęściej statki o tonażu 300 — 600 n. r. t., jako nadające się do tego celu najlepiej. Ze względu na pojemność, z polskich statków odpowiadałyby do tego celu najlepiej takie parowce, jak „Tczew“ i „Chorzów“, które zresztą przywoziły już kilkakrotnie ładunki śledzi do Gdyni.

W związku z eksportem polskim do Anglji przy tej sposobności należałoby zbadać możliwości zbytu w tamtejszych ośrodkach przemysłu śledziowego: jodłowych klepek do beczek o wymiarach znormalizowanych, obręczy wiklinowych, szpuntów sosnowych, oraz żelaznych obręczy do beczek, zapotrzebowanie na które to artykuły pokrywają dotąd przemysłowcy angielscy w rozmaitych krajach europejskich.

Istnieją pozatem realne możliwości zbytu soli (gruboziarnistej i niezbyt ostrej w smaku) dla celów solarniczych. Ze względu na to, że czyniono już próby eksportu soli na ten cel do Islandji, jak i z uwagi na bogactwo naszego kraju w ten minerał — kwestją tą powinniśmy się szczególniej zainteresować.

Powracając jeszcze do kwestji wejścia w bezpośredni kontakt handlowy z solarzami zaznaczyć należy, że nawiązanie z nimi ściślejszych stosunków spowoduje dwa następstwa: z jednej strony potanienie śledzi, z drugiej wpłynie przez to samo na zwiększenie się obrotów towarowych w naszym handlu zamorskim. Ze względu na stosunkowo skromne jeszcze rozmiary własnych dalekomorskich połowów śledzi, które pokrywają zaledwie część zapotrzebowania na nie w kraju, solone śledzie angielskie znane ze swej jakości — mają na długi okres czasu zapewnione u nas powodzenie. Słusznem więc byłoby dołożenie starań w kierunku obniżenia cen na nie tembardziej, że chodzi tu o interes szerokich mas społeczeństwa. Do celu tego prowadzi właśnie bezpośrednia droga między importerem polskim a solarzami Anglji. *E. U.*

POŁOWY RYB MORSKICH W SIERPNIU.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego połowy przybrzeżne w sierpniu dały ogółem 168.820 kg ryb morskich, o wartości 100.927 złotych. Spadek względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku jest bardzo znaczny, gdyż sierpień dał 284.950 kg ryb morskich.

Spadek tegoroczny obejmuje w pierwszym rzędzie flondry — stornie (mniej o 100 tys. kg) i dorsze (mniej o 62 tys. kg), pozatem w mniejszym stopniu dotyczy innych gatunków flonder, węgorzy i kwapów. Jak widać spadek objął jak główne ryby sezonu (płastugi), tak i ryby całorocznego połowu — dorsze, wreszcie węgorza, którego sezon dopiero się rozpoczyna. Można więc przypuszczać, że podobnie jak miesiące tegoroczne poprzedzające sierpień były deficytowe, również następujące po sierpniu miesiące nie przyniosą narazie znacznej poprawy.

Przyjmując jako pierwszą przyczynę warunki fizyczne wód przybrzeżnych tego roku i osobliwość rozmieszczenia i życia rybostanu bałtyckiego tego lata, jako dwie dalsze przyczyny wymienimy pewne przerzedzenie zasobów rybnych na wodach przybrzeżnych i nikły popyt na ryby, wywołujący zniżkę cen na ryby morskie, które są niewystarczającym bodźcem dla prowadzenia połowów wtedy, gdy ryby jest mało, jak to ma miejsce tego lata.

Motoryzacja naszej flotyli rybackiej, przeprowadzona już niemal całkowicie, przy jednoczesnem zwiększeniu wielkości statków używanych do połowów oraz przy zastosowaniu narzędzi masowego połowu zwiększyła znacznie własne koszty łowiących, co się odbija w okresach małych połowów. Nadzieja na to, że brzegi głębi gdańskiej dadzą możność pomyślnych połowów włókiem tego lata zawiodła całkowicie. Przyszłość pokaże, czy zniknięcie

flonder i dorszy z naszych wód o tej porze roku tłumaczy się tylko przemijająco niepomyślnemi warunkami, czy też pod wpływem wahania się w dół krzywej sierpniowych połowów za szereg lat, mamy jeszcze do zaznaczenia początki zaniku silnie odławianych gatunków ryb, a w pierwszym rzędzie płastug.

Podział na poszczególne gatunki ryb złowionych w sierpniu: (ilość podano w kg, wartość za jeden kg w groszach w nawiasie): troć: 178 sztuk, 400 kg (400), płastugi: stornia: 101.390 kg (40), zimnica: 12.690 (30), gładzica: 1.180 (40), skarp: 7.370 (60), śledziki: 760 (30), węgorze: 15.250 (200), wątłusze (dorsze): 11.280 (30), węgorzyce (kwapy): 7.540 (40), makrele: 520 (200), szczupaki: 4.940 (180), okonie: 4.050 (60), płocie: 1.450 (40).

Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypadło: Hel: 30.870 kg ryb o wartości 20.897 zł, Gdynia: 62.230 kg — 30.193 zł, od Jastarni do W. Wsi: 23.560 kg — 24.456 zł, od Chłapowa do Karwi: 7.750 kg — 3.988 zł, od Pucka do Obłuża: 24.140 kg — 21.293 zł, połowy na Głębi Gdańskiej: 250 kg — 100 zł. W porównaniu z rokiem ubiegłym połowy zmniejszyły się: w okręgu Hel o 17 tys. kg, w Gdyni o 6 tys. kg, w Jastarni o 20 tys. kg, w Chłapowie o 10 tys. kg, Puck o 14 tys. kg, połowy na Głębi Gdańskiej najwięcej, bo o 58 tys. kg, co świadczy o zaniku ryb na tym terenie.

Połowy sprzedano: wędzarniom na wybrzeżu: 22.640 kg o wartości 24.750 zł, na rynku miejscowym: 95.080 kg — 55.049 zł, do Gdańska: 31.100 kg — 21.128 zł.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO. W SIERPNIU.

Wskutek przedysponowania szeregu statków z Gdańska do Gdyni w związku z zatargiem polsko-gdańskim, obroty rybne w Gdyni zwiększyły się do nienotowanej cyfry 4.103 t.

Z ilości tej na port rybacki przypada 3.469 ton. A mianowicie: połowy przybrzeżne 62 t, połowy dalekomorskie na Morzu Północnem, „Mewy“, dowiezione 4 statkami z Holandji w ilości 1.997 beczek śledzi solonych t. zw. kantjes (beczki morskie, które należy przepakować do beczek handlowych ze śledziami) oraz 16 kantjes makreli solonych, razem o wadze 323 ton. Na import przypada: śledzie solone szkockie dowiezione 8 statkami z Anglji w ilości: 12.894/1 i 7.618/2 o wadze 2.672 ton, śledzie jarmuckie dowiezione statkiem z Kłajpedy: 349/1 o wadze 56 ton. Z Norwegji trzy statki wyładowały: śledzi solonych 1.205/1 i 180/2 o wadze 208 ton, śledzi solonych islandzkich 560/1 i 220/2 o wadze 107 ton, śledzi zamrożonych 300 skrzyń — 18 ton, makreli zamrożonych 50 skrzyń — 3 tony, tran 90 beczek — 20 ton.

Z portu rybackiego wysłano w sierpniu wagonów ze śledziami solonemi: do kraju 229 wagonów, do Gdańska 15 wagonów, do Rumunji tranzytem 4 wagony, razem 248 wagonów.

W porcie handlowym, poza obrębem portu rybackiego wyładowano jako drobnicę z 39 statków w mies. sierpniu 634 ton towarów rybnych, a mianowicie: śledzi solonych 216 ton (z Anglji, Litwy, Łotwy i Norwegji), śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 163 ton, konserw rybnych 51 ton (z Niemiec, Holandji, Francji, Norwegji, Portugalji i Belgji), tranu 89 ton z Niemiec, Holandji, Norwegji, Szwecji i Danji, mączki rybnej 88 ton z Niemiec, Norwegji i Belgji, olej rybny 21 ton z Indyj Brytyjskich, różne ryby 0,5 ton z Niemiec i Holandji.

KRONIKA

— SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH. Ceny na śledzie solone połowów szkockich utrzymują się na niezmienionym poziomie przy tendencji mocnej. Zwyżkowały jedynie śledzie z polskich połowów „Mewy“ wobec niemożności pokrycia zapotrzebowania (tegoroczne połowy polskich lugrów śledziowych są mniejsze od zeszłorocznych, a zapotrzebowanie na te śledzie jest coraz większe). Notowano więc za śledzie „Mewy“: szkockie pełne: matties i matfulls 70 zł za 1/1; small matties 67 zł; szkockie puste: matties i matfulls 62 zł; small matties 60 zł za 1/1.

Jak wiadomo w roku obecnym zawiodły zupełnie śledzie islandzkie, które w znacznych ilościach sprzedawano zawsze w Ameryce. Wzrosło więc zapotrzebowanie na szkockie matjesy z gatunku dużych t. zw. large, które mają na rynku Stanów Zjednoczonych zastąpić matjesy islandzkie. Angielscy eksporterzy śledzi chcąc wykorzystać konjunkturę szukają matjesy szkockie u swoich odbiorców i odkupują te śledzie płacąc np. ostatnio 143 zł za 2/2 celem wysłania tych gatunków do Stanów Zjednoczonych.

Sezon połowów jarmutskich śledzi zbliża się szybko. Rozpoczęcie połowów przewiduje się w Anglji około 8 października, a do Gdyni śledzie te zaczną przychodzić z końcem października.

— OFERTY NA BUDOWĘ MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO W GDYNI JUŻ PRZEDŁOŻONO. Na rozpisany przez Morski Instytut Rybacki przetarg ograniczony na budowę magazynu śledziowego w porcie rybackim w Gdyni, wpłynęło szereg ofert od przedsiębiorstw gdyńskich i warszawskich. Kosztorysy od 82 do 100 tys. zł. Budowa będzie oddaną jednej z firm w dniach najbliższych.

— PRZEWIDYWANE ZNIESIENIE PRZEDSTAWICIELSTWA NA POLSKĘ ISLANDZKICH ŚLEDZI. W roku ubiegłym założono firmę Polisland, mającą przedstawicielstwo sprzedaży śledzi solonych z Islandji na Polskę. Dzięki firmie tej całkowity import śledzi islandzkich kierował się na Gdynię. Obecnie po roku pracy f-my Polisland dojdzie zapewne do likwidacji firmy, tembardziej, że połowy śledzi na wodach Islandji w tegorocznym sezonie całkowicie zawiodły.

— **WZNOWIENIE BICIA PALI POD CHŁODNIĘ ŚLEDZIOWĄ W GDYNI.** Przerwane prace przy stawianiu pali pod budowę chłodni śledziowej zostały wznowione przez firmę „PALE FRANKI“. Zmieniono tylko system stawiania pali, stosując obecnie wybieranie ziemi przy równoczesnem wciąganiu linami rury, podczas gdy poprzednio rura była wbijana zapomocą kafaru, co powodowało większe wstrząsy. Ilość pali będzie zwiększona z 196 do 220. Dziennie przy dwu zmianach, od 4 rano do 20-ej wieczór, stawia się sześć pali żelazobetonowych. Zakończenie tych robót przewiduje się około 1 listopada br.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA W PIERWSZEJ POŁOWIE WRZEŚNIA BR.

(Na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdz. Mleczarskich w Poznaniu).

Po krótkotrwałym zastoju na rynku angielskim pod koniec zeszłego miesiąca, nastąpiło w ciągu pierwszej połowy września rb. wzmocnienie sytuacji przy nieoczekiwanie silnej zwyżce cen masła, które według ceduły Towarowej Giełdy Londyńskiej z dnia 14. bm. notowano:

australijskie 110—114 w ub. roku 73—77 sh za cwt landed London

nowozelandzkie 110—116 w ubiegłym roku 71—80 sh za cwt landed London

duńskie 128 w ubiegłym roku 104—105 sh za cwt landed London

holenderskie 95—106 w ub. roku 66—76 sh za cwt landed London

estońskie 101 w ubiegłym roku 59—62 sh za cwt landed London

łotewskie 104—106 w ub. roku 59—64 sh za cwt landed London

litewskie 97—100 w ub. roku 59—64 sh za cwt landed London

syberyjskie 99—102 w ub. roku 62—64 sh za cwt landed London

polskie 94—96 w ubiegłym roku 56 sh za cwt. landed London.

Ogólna zwyżka cen w stosunku do okresu zeszłego tygodnia wahała się od 8—11 sh za masło kolonjalne, 8—10 sh za masło duńskie i holenderskie, 6—8 sh za masło innego pochodzenia w szczególności bałtyckiego, polskiego i rosyjskiego. Wzrost cen tłumaczy się z jednej strony zmniejszonemi dostawami, a z drugiej strony zwiększoną konsumcją, która w lipcu i sierpniu rb. wynosiła ponad 10 milj. kg masła tygodniowo. Skutkiem tego popytu nietylko bieżące dostawy znajdowały natychmiastowy zbyt, lecz również zapasy złożone w chłodniach angielskich raptownemu uległy zmniejszeniu, w sierpniu r. b. mniejwięcej o 120 tys. skrzyń. Stan rezerw masła w chłodniach wynosił pod koniec sierpnia r. b. 1.064.915 skrzyń, natomiast 1 września 1934 r. 1.787.646, a 2 września 1933 r. 1.100.336 skrzyń. Zanotowana na rynku angielskim zwyżka nie pozostała bez wpływu na ceny detaliczne, które z 1/— za lbs (454 gr) skoczyły na 1/2 d za masło duńskie, 1/1 d za masło angielskie i kolonjalne. Skutkiem tego uwaga klienteli zwróciła się w większej niż dotychczas mierze ku dostawom m. in. masła polskiego, które ze względu na niższą cenę rynkową oddawane jest w detalu po 1 sh za lbs i zyskuje na popularności. — W zastosowaniu do ogólnej sytuacji notowała Kopenhaga w dniu 12. bm. koron 230,— za 100 kg, wobec 178 względnie 208 koron w równych okresach 1934 i 1933 r.

Inne rynki — poza Czechosłowacją, która zgłasza zapotrzebowanie w drobniejszych ilościach — nie są chwilowo obsyłane przez polskie masło.

Rynek krajowy notował niejednolicie, w uzależnieniu od terenu.

ZWYŻKA CEN BEKONÓW NA RYNKU BRYTYJSKIM.

W ostatnim czasie zarówno w Londynie, jak i w Manchesterze giełdy podniosły nieco notowania cen na bekony niższych gatunków. Polepszenie sytuacji rynkowej zostało spowodowane zmniejszeniem dowozów duńskich.

Ceny niższych gatunków bekonu polskiego zwyżkowały o 1 szyling na centnarze. W dniu 6. bm. giełda londyńska notowała za centnar bekonu w szylingach: polski 73 do 76, duński — 80 do 83, holenderski — 76 do 80, estoński — 77 do 78, łotewski — 76 do 77, litewski — 74 do 78, szwedzki — 77 do 79 i rosyjski — 74.

Popyt na szynki bekonowe uległ zmniejszeniu, w związku z czem ceny zniżkowały. Za centnar polskich szynek w skrzyniach płacono od 94 do 100 szylingów. Sytuacja na rynku szynek w puszkach pozostała bez zmiany.

Ceny smalcu, podobnie jak i ceny bekonu, na skutek zmniejszonych dowozów, uległy pewnej zwyżce. Płacono za centnar w szylingach: polski — 70 do 71, litewski 67, argentyński — 70 do 71, brazylijski — 68, holenderski — 67 do 70, amerykański do 75.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK*	16. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s CAPELLA*	23. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	24. 9.
s/s IMATRA	23. 9.	**Kotka, Wiborg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	23. 9.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK*	16. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s CAPELLA*	23. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	24. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS* (via Bremen)	23. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS	23. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.
		LITWA		
s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.
s/s MARIEHOLM* (via Karlskrona)	24. 9. 8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* (via Stockholm)	24. 9. 8. 10.
s/s BARFROST	23. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
s/s MAGNUS	30. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	28. 9.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	29. 9.
s/s MARIEHOLM*	24. 9. 8. 10.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	24. 9. 8. 10.
STATEK	ok. 1. 10.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	STATEK	ok. 1. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	2. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	2. 10.
		co 2 tygodnie		
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	23. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	23. 9.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s CHORZÓW	17. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s CHORZÓW	17. 9.
s/s ALBERT	21. 9.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	21. 9.
s/s INDALSÄLFVEN	24. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s INDALSÄLFVEN	24. 9
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s SIRIUS*	23. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	23. 9.
		co tydzień		
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	18. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	19. 9.
	25. 9.	co tydzień		26. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	17. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	17. 9.
	1. 10.	co 2 tygodnie		1. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	19. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	19. 9.
s/s BRISK	23/24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	23/24. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	24. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VESTA	23. 9.
s/s LUNA	8. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	23/25. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	26. 9.
		co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	16/18. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA*	19. 9.
	30/2. 10.	co 2 tygodnie		3. 10.
		Hull		
s/s LWÓW*	16/18. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	19. 9.
s/s LUBLIN*	23/25. 9.	co tydzień	s/s LUBLIN*	26. 9.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s OLAF	21. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	21. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MAJORCA	21. 9.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s MAJORCA	21. 9.
s/s HEBE	23. 9.	**HOLANDJA** **Amsterdam** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HEBE	23. 9.
s/s ŚLĄSK* s/s PUCK	17. 9. 24. 9.	**Rotterdam** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s PUCK	17. 9. 24. 9.
s/s PRIAMUS s/s JUNO	23. 9. 26. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS s/s JUNO	23. 9. 26. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
s/s WIBORG	16-20. 9.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	16-20. 9.
s/s ŚLĄSK* s/s HEL	17. 9. 24. 9.	**BELGJA** **Antwerpja** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s HEL	17. 9. 24. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
s/s WARSZAWA	24. 9.	**FRANCJA** **Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA*	28. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	**Dunkerque — Havre** **La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
s/s AUG. SCHULTZE s/s MELILLA	28. 9. 12. 10.	**HISZPANJA — PORTUGALJA** **MAROKKO — ALGIER — ITALJA** **Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE s/s MELILLA	28. 9. 12. 10.
s/s ALFA lub subst. (również z Sycylji) s/s BODIL	23. 9. 7. 10.	**Valencia — Barcelona** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s NERMA	19. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SICILIA	19. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s HIBERNIA	2. 10.	co 2 tygodnie	s/s MARSALA	25. 9.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	24. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	24. 9.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s STATEK	ok. 1. 10.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	STATEK	ok. 10. 10.
		PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**		
m/s NORDLAND	19. 9.		m/s NORDLAND	19. 9.
s/s FREDENSBORG	3. 10.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s ROLAND	24. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
STATEK	20. 9.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK	20. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	8. 9.
—		co 3 tygodni	s/s SARMACJA	15. 10.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANYORK	26. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANSTATES	20. 9.
s/s ARGOSY	3. 10.	co tydzień	s/s SCANPENN	27. 9.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	ok. 10. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	15. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s LIMA	ok. 2. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA	26. 9.
s/s AURA	23. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	21. 9.
			s/s AURA	18. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	27. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KLIPPAREN	27. 9.
m/s KAAPAREN	21. 10.	co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s PERSEUS	22. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s PERSEUS	28. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
m/s TIRADENTES	20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA	8. 9.
			m/s FORMOZA	26. 10.
			m/s TIRADENTES	16. 11.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TITANIA	20. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s VASAHOLM	18. 10.
m/s TOPEKA	24. 9.	co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 września:

m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ładowania, Pol.-Lev.
s/s SICILIA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji dla wyładowania, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio - norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s ANUBIS po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s BIFROST po węgiel, Bergenske.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.

20 września:

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Jorku, A. S. L.
m/s TITANIA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s KATOWICE ze złomem, PAM.
s/s EUGENIA S. EMBRINOS po węgiel, PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s FRIGG po węgiel, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s BRETLAND po węgiel, PAM.
m/s MARNA po węgiel, PAM.
m/s AARSTEN po węgiel, Progress.
s/s HASTING ze złomem, Rummel & Burton.
s/s SVERKER ze złomem, Rummel & Burton.

21 września:

m/s SAN FRANCISCO lin. z Płdn. Ameryki dla wyładowania, PAM.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s ATANTA lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.
s/s MAJORCA lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wylad. i ładowania, Prowe.
s/s KAUPO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s GERTRUD po węgiel, Reinhold.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.

22 września:

s/s PERSEUS lin. Dal. Wschodu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s HILMA BISSMARK ze złomem, PAM.

23 września:

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s AURA lin. z Płdn. Ameryki dla wyładowania, Bergenske.

s/s LECH lin. (lub 25-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 25-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s VESTA lin. zach. norweskiej dla ładowania, Bergenske.

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.

s/s BRISK lin. wsch. norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s EIKHAUG z towarami, Rummel & Burton.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s RHEINIAD po węgiel, PAM.

s/s NORNA po węgiel, Bergenske.

s/s HIULA ze złomem, Rummel & Burton.

m/s GEORG po węgiel, PAM.

24 września:

s/s PUŁASKI powraca z wycieczką ze Stockholmu, Gd. Amer. Lin. Żegl.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania, Bergenske.

m/s TOPEKA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.

s/s ROLAND lin. lewantyńskiej dla ładowania. Pol.-Levant.

s/s BROHOLM lin. z portów Sycylji dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s SÖLVE po węgiel, Bergenske.

25 września:

s/s WARSZAWA lin. z Havru/Dover z towarami i po emigrantów, Polbrit.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s MARSALA lin. po ładunek do portów Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.

m/s CRUX, tramp, po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.

m/s KRONPRINCESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, PAM.

s/s JACOBUS po drzewo, PAM.

s/s UTKLIPPAN z rudą, Behnke & Sieg.

26 września:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, A. S. L.

s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.

s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s BERENGAR po szyny, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 września 1935 r. | NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Możliwości rozwojowe stosunków handlowych polsko-amerykańskich na tle wejścia na linję motorowca „Piłsudski"

W dniu 15 września 1935 wyszedł z Gdyni, a w dniu 24 września o godz. 9-ej rano przybył po raz pierwszy do Nowego Yorku nowy motorowiec m/s „Piłsudski", odbywając w ten sposób w ściśle określonym czasie, a mianowicie w ciągu 8½ dni swój pierwszy rejs na obsługiwanej przez siebie linji. Zdarzenie to, któremu już wiele uwag poświęcała opinja publiczna naszego kraju, widząc w niem z uzasadnioną radością i dumą dalszy ważny krok na drodze racjonalnej rozbudowy naszej floty handlowej, zasługuje również na specjalną uwagę ze względu na możliwość zacieśnienia wymiany towarowej polsko-amerykańskiej, oraz bliższej realizacji gospodarczej współpracy Polonji amerykańskiej z krajem macierzystym.

Możliwości te wydają się być tembardziej realnemi, ileże już od czasu stworzenia dawniejszego Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, przechrzczonego obecnie na Spółkę Akcyjną „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe", oraz obsługiwania przez to przedsiębiorstwo linji do Ameryki Północnej za pomocą statków „Polonja", „Kościuszko" i „Pułaski" uzyskała wzajemna wymiana towarowa polsko - amerykańska duży impuls w kierunku ustalenia bezpośredniości i regularności przewozów, a tem samem otrzymała zasadniczą podstawę dla swego przyszłego rozwoju i pogłębienia.

Jeżeli rozpatrzymy polsko - amerykańskie stosunki gospodarcze chociażby na przestrzeni dwóch ostatnich lat i 8-miu miesięcy rb., możemy spostrzec, że mają one wybitną tendencję rozwojową. Jak świadczą o tem cyfry, eksport do Stanów Zjednoczonych wykazuje stały wzrost, podobnie i import. Otóż w r. 1933 przywóz wyniósł kg 113.702.475 wartości zł 109.863.122, w r. 1934 — 213.911.492 kg — za zł 121.085.470.

Wywóz w r. 1933 wynosił 88.274.296 kg — 15.901.608 zł, a w r. 1934 — 131.101.816 kg — 22.842.497 zł, a już w pierwszych 8-miu miesiącach rb. (styczeń — sierpień 1935) wzrósł do sumy 35.531.505 zł, a więc za pierwszych 8 miesięcy rb. wartość wywozu jest większa o przeszło 12 i pół miljona zł, aniżeli w całym roku 1934.

Przeglądając wykaz artykułów, zadeklarowanych w pierwszych ośmiu miesiącach rb. na eksport, widzimy na pierwszem miejscu żyto — przeszło 12 milj., słód 5 milj., futra i skórki zgórą 3 milj., jęczmień blisko 2 i pół milj., szynki puszkowane 2 milj. 238 tys., szczecina blisko 1 i pół milj., meble gięte 1 milj. 287 tys., rękawiczki 506.227 zł, grzyby suszone 307.206 zł, pozatem szereg innych artykułów — razem, jak już wspomnieliśmy, na łączną sumę 35.531.505 zł. Faktyczny wywóz jest zapewne jeszcze większy, gdyż drobne przesyłki nie są deklarowane.

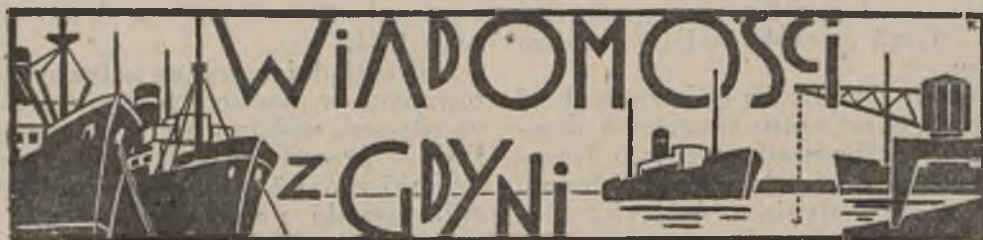
O ile chodzi o samą mechanikę wymiany towarowej polsko - amerykańskiej, musimy skonstatować, iż czynione są duże wysiłki w kierunku dostarczania towarów polskich na

rynek amerykański w takim stanie i takiem opakowaniu, jak je sobie życzy widzieć amerykański odbiorca. Dużą zasługę na tem polu posiada obok Państwowego Instytutu Eksportowego również i Polsko - Amerykańska Izba Handl. w Warszawie, która nieustannie walczy o stworzenie warunków racjonalnego eksportu, a w szczególności kontroli artykułów eksportowych w miejscu produkcji, poprawy stanu opakowania, oraz właściwego znakowania towarów. Jak dalece kwestje te są ważne w odniesieniu do rynku amerykańskiego, mającego duże wymogi co do jakości i opakowania towaru, świadczą niejednokrotnie gorzkie doświadczenia z lat ubiegłych. Eksporterzy nasi musieli sobie sami nieraz przypisać winę nieprzyjęcia towarów wskutek wadliwej jego ochrony w czasie transportu. Dużą rolę odgrywa również w omawianej przez nas wymianie akcja standaryzacyjna prowadzona przez Inspektorat Standaryzacyjny przy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych. Przeprowadza on stale prace badawcze nad możliwościami ulepszania wywożonych z Polski towarów i opracowuje dla fabrykantów i eksporterów wskazówki dla zracjonalizowania artykułów eksportowych, oraz ujednostajnienia opakowań i znaków.

Jeżeli chodzi o stronę transportową, to nowy motorowiec, który w niedalekiej przyszłości, albowiem już z początkiem przyszłego roku, zostanie zdublowany przez drugi statek, a mianowicie przez m/s „Batory“, nietylko wzmacnia jeszcze bardziej regularność transportu, lecz również i skraca jego czas trwania. Ten ostatni szczegół ma również duże znaczenie dla wymiany towarowej, w której niektóre artykuły, mimo najstaranniejszego nawet i bardzo racjonalnego opakowania, nie mogą znosić zbyt długiego transportu morskiego. Pierwszy rejs m/s „Piłsudski“, który trwał z matematyczną prawie dokładnością 8½ dnia, pozwala żywić pod tym względem jaknajlepsze nadzieje. Nośność ładunkowa tego statku, wynosząca do 5.300 ton, pozwala na duże wykorzystanie go dla wymiany towarowej, w wygodnych warunkach ich sztauowania.

W ten sposób nowy transatlantyk przyczynia się w znacznym stopniu do ułatwienia kalkulacji handlowej i zagwarantowania eksporterowi, oraz importerowi terminowości przewozu.

Uzyskawszy zatem na odcinku transportowym dalsze pogłębienie regularności, oraz zmniejszenie czasu. przewozu, — a z drugiej strony osiągając na odcinku jakościowym coraz lepsze wyniki w kierunku standaryzowania artykułów eksportowych — rozporządza wymiana towarowa polsko - amerykańska dużemi już warunkami, pozwalającemi na jej dalsze zacieśnienie. Punkt ciężkości w obecnej chwili przesuwa się na zagadnienie zawarcia traktatu handlowego pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi Północnej Ameryki na nowej zasadzie t. zw. wzajemnych układów handlowych, które St. Zjednoczone zawarły ostatnio np. z Belgją, Brazylją itd. Swojego rychłego rozwiązania również wymaga kwestja stworzenia poważnego prywatnego banku, któryby poświęcił swą działalność prawie całkowicie finansowaniu wzajemnych stosunków gospodarczych tak samo jak i kwestja stworzenia solidnych pośrednictw handlowych w tej dziedzinie. Pierwsze kroki zrobione już na tej niwie przez niektóre firmy specjalizujące się w wymianie polsko-amerykańskiej, pozwalają żywić dobre nadzieje na przyszłość. Niemniej jednak przy gęstości i różnorodności rynku amerykańskiego istnieje tutaj szerokie pole dla inicjatywy innych firm handlowych, które w oparciu o nowoczesny środek komunikacji morskiej, jakim jest m/s „Piłsudski“ będą mogły niewątpliwie pracować z dużym pożytkiem dla gospodarstwa społecznego obu krajów. *T. B*



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 24. bm. pod przewodnictwem Prezesa Izby, Senatora p. Stanisława Tora, odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego uchwalonem zostało utworzenie dwóch nwoych wydziałów w biurze Izby, a mianowicie wydziału handlu zagranicznego oraz wydziału dla spraw, związanych z handlowym rozwojem Gdyni i Pomorza. Następnie rozpatrzony został preliminarz budżetu Izby na rok 1936, który zostanie przedłożony do zatwierdzenia Plenarnego Zebrania Izby, zwołanego na dzień 4 października. Na ten sam dzień w myśl uchwały Prezydjum zwołane zostało konstytucyjne zebranie sekcji przemysłowej Izby.

W dalszym ciągu swych obrad Prezydjum ustaliło zasady dla rozdziału kontyngentów to-

warów reglamentowanych, a następnie uchwaliło regulamin nadawania dyplomów przez Izbę. Wreszcie Prezydjum wyznaczyło Radcę Izby p. Alojzego Melerskiego na członka komisji rewizyjnej do Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem. W końcu posiedzenia Prezydjum załatwiło szereg spraw bieżących.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

W miesiącu sierpniu br. statki polskiej floty handlowej przewiozły 116.766 t. ładunku, nie licząc linji palestyńskiej i żeglugi przybrzeżnej. W porównaniu do sierpnia ub. r. z 97.773 t. przewiezionych towarów jest to wzrost o blisko 20%.

Z globalnej sumy przewozu 88.550 t. przypadło na wywóz (w sierpniu ub. r. 69.806 t.) na przywóz 25.568 t., (w sierpniu ub. r. 19.091 t.), na tranzyt 648 t. (VIII 1934: przewozy między portami zagranicznemi 8.836 t.). Z powyższego widać, że wywóz i przywóz względem odpowiedniego miesiąca ub. roku wzrosły równomiernie, mniejwięcej o 30%, natomiast przewozy między portami zagranicznemi prawie że znikły. Istotnie w pozycji zeszłorocznego sierpnia dla tych przewozów 7.478 t. przypada na przewozy trampów Żeglugi Polskiej między portami zagranicznemi, w sierpniu tego roku trampy Żeglugi Polskiej nie przewiozły między portami zagranicznemi wogóle nic. Jest to zjawisko zdrowe, gdyż w warunkach obecnych przewozy takie mogą być tylko deficytowemi. Przewożąc zamiast tego większy odsetek i większą ilość w liczbach bezwzględnych towarów eksportowych i importowych, statki polskie temsamem pracowały ekonomiczniej i pożyteczniej.

Z poszczególnych towarzystw Żegluga Polska S. A. przewiozła 65.476 t. ładunków wobec 43.198 t. w sierpniu ub. r., Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe 10.180 t. wobec 9.445 t., statki Polskaroba 39.516 t. wobec 44.561 t. i Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe 1.594 t. towarów wobec 429 t. w sierpniu ub. roku.

W Żegludze Polskiej przypadło na wywóz 39.719 t.. (VIII. 34.: — 17.314 t.), na przywóz 25.109 t. (17.148 t.) i na tranzyt 648 t. (8.736 t.). Na linjach regularnych przewieziono 16.562 t. 16.820 t.), trampy przewiozły 48.914 t. (26.378 t.)

Ciekawie się przedstawia podział ładunków pomiędzy grupę regularnych linii a grupę trampów ze względu na kierunek ruchu towarów, w porównaniu z sierpniem ub. r.: Regularne linje przewiozły w eksporcie w sierpniu br. 10.384 t. (VIII. 1934: — 6.719 t.), w imporcie 5.530 t. (8.843 t.), w tranzycie 648 t. (1.250 t.) W tym samym więc stosunku jak zwiększa się natężenie kierunku eksportowego, zmniejsza się prąd importowy, oraz tranzytowy.

W grupie trampów zwiększa się jak wywóz, tak i przywóz. jednakże wzrost wywozu jest znacznie silniejszy. W sierpniu br. trampy wywiozły 29.335 t. (VIII. 1935: — 10.595 t.) w tem: 23.685 t. węgla i 500 t. koksu, oraz 5.100 t. soli potasowych. Przywieziono 19.579 t. (8.305 t.) w tem 11.179 t. rudy i 8.400 t. tomasyny.

Przewozów między portami obcemi nie było, natomiast w sierpniu ub. r. między portami obcemi przewieziono 5.383 t. rudy i 2.095 t. koksu.

Statki Polbritu wywiozły 8.207 t. towarów (VIII. 1934: — 7.706 t. oraz 49 koni, przywiozły 1.973 t. (1.739 t.) Jak wywóz tak i przywóz wzrósł więc lekko względem sierpnia ub. r. Przywóz z Londynu wyniósł 799 t. (VIII. 1934: 713 t.), z Hull 1. 174 t. (1.026 t.).

Wywóz na statkach towarzystwa kierował się więcej przez Gdynię, niż przez Gdańsk: przez Gdynię 5.406 t. (4.717 t.), przez Gdańsk 2.801 t. (2.989 t.). Wywóz bekonów względem sierpnia ub. r. nieco zmalał: 1.576 t. (1.623 t.), za to wzrósł lekko wywóz masła na rynek londyński: 513 t. (466 t.). Wśród innych pozycyj znaczna ilość drzewa obrobionego: 1.593 t. odpowiada wysokiej pozycji 2.321 t. dykty w sierpniu ub. r.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały po jednej podróży transatlantyckiej w każdą stronę, przewożąc 857 pas. (VIII. 34: — 896 pas.) w tem 534 pas. do Ameryki (674 pas.) i 323 do Gdyni (222 pas.). Towarów przewieziono 1.594 t. (429 t.) w tem do Ameryki 1.108 t. i z Ameryki 486 t.: statki przewoziły również pocztę. Pozatem odbyto 4 podróże wycieczkowe: 2 do Kopenhagi — 570 i 410 turystów, do portów morza Północnego — 577 turystów i do Stockholmu 566 turystów.

Statki towarzystwa Polskarob wykonały 14 podróży (VIII. 1934 — 16 podróży) i przewiozły 39.516 t. węgla (44.561 t.). Węgiel poszedł do Szwecji: 26.998,5 t. (26.626 t.), do Norwegji 12.517,5 t. (9.000 t.) oraz do Belgji 5.670 t. i do Holandji 3.165 t. Zmniejszenie eksportu wynika z mniejszej o 2 ilości rotacyj statków towarzystwa.

Odwiedzono porty: Gefle 3-krotnie. Göteborg i Bergen 2-krotnie. Oslo, Slemmestad. Limhamn, Stockholm, Oxelösund, Oskarshamn. Malmö.

PRZYBRZEŻNY RUCH PASAŻERSKI.

W sierpniu rb. przewiozły statki „Żeglugi Polskiej" w żegludze przybrzeżnej między miejscowościami wybrzeża polskiego ogółem 55.142 pasażerów, z czego na linję Gdynia — Hel przypada 33.485 pasażerów, na linję Gdynia — Jastarnia 15.447, Gdynia — Orłowo 6.181 i Gdynia — Puck 29 pasażerów.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI CZECHOSŁOWACKICH SFER GOSPODARCZYCH W GDYNI.

W połowie bieżącego miesiąca bawiła w Gdyni w ciągu dwóch dni wycieczka przed-

stawicieli czechosłowackich sfer gospodarczych w liczbie około 30 osób. W skład wycieczki wchodzili m. in. przedstawiciele ekspedytorów czechosłowackich, którzy specjalnie interesowali się istniejącemi w porcie gdyńskim warunkami przeładunku towarów, mając na widoku możliwości bardziej intensywnego niż dotąd wykorzystania portu gdyńskiego dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacją.

Organizacją pobytu wycieczki zajął się Gdyński Związek Ekspedytorów portowych z prezesem Związku konsulem duńskim i radcą Izby naszej p. Lucjanem Byczkowskim na czele. Wycieczka w pierwszym dniu swego pobytu złożyła wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego Inż. Łęgowskiemu i zwiedziła port. Tegoż dnia wieczorem Gdyński Związek Ekspedytorów portowych podejmował wycieczkę obiadem, podczas którego Prezes Związku p. L. Byczkowski wygłosił dłuższe przemówienie, poświęcone zobrazowaniu roli i zadań ekspedytorów portowych i ich działalności w kierunku rozszerzenia zasięgu wpływów portów przez zdobywanie nowych zastępów klijenteli. P. Prezes Byczkowski podkreślił również rolę ekspedytorów w zakresie tranzytu czechosłowackiego przez port gdyński, wyrażając przytem życzenie, aby sfery czechosłowackie w większym stopniu korzystały z usług portu gdyńskiego dla swego tranzytu.

W drugim dniu pobytu wycieczka czechosłowacka podejmowana była obiadem przez p. Radcę Jasińskiego, Dyrektora American Scantic Line w Gdyni, która jak wiadomo, w znacznym stopniu obsługuje tranzyt czechosłowacki ze Stanami Zjednoczonemi.

Spodziewać się należy, że wycieczka czechosłowacka po zaznajomieniu się na miejscu z warunkami pracy w porcie gdyńskim, przyczyni się do wzmożenia obrotów tranzytowych Gdyni, które dotąd obracały się w ilości około 70 tys. ton rocznie, gdy tenże tranzyt przez port gdański wynosił .... ton.

EGZAMIN KANDYDATÓW NA ZAPRZYSIĘŻONYCH REWIZORÓW KSIĄG HANDLOWYCH.

W dniach 19 i 20 bm. odbył się w Izbie egzamin kandydatów na zaprzysiężonych rewizorów ksiąg handlowych, na który zgłosiło się ośmiu księgowych.

Komisja Egzaminacyjna składała się: z Wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej p. J. Kawczyńskiego, jako przewodniczącego Komisji, następnie ze starszego referenta Izby p. M. Korytowskiego, zaprzysiężonego rewizora ksiąg handlowych p. M. Pacoszyńskiego i Dyr. Liceum Handlowego p. Szulca.

Komisja egzaminowała kandydatów z następujących przedmiotów: ustrój Państwa Polskiego (egzaminator Wicedyr. Kawczyński), skarbowość i podatki (st. ref. M. Korytowski), księgowość i bilansoznawstwo (zaprzysiężony rewizor ksiąg M. Pacoszyński), prawo handlowe i nauka o handlu (Dyr. Szulc).

Z liczby ośmiu kandydatów zdało egzamin sześciu, którzy też otrzymali odpowiednie zaświadczenia.

Egzamin złożyli: Hennig F. z Inowrocławia, Marszałek St. z Chojnic, Modrzewski L. z Bydgoszczy, Początek St. z Chojnic, Szyperko L. z Bydgoszczy i Wypyszyński J. z Bydgoszczy.

Wiadomości z portu gdańskiego

PODPISANIE UMÓW BRANŻOWYCH Z W. M. GDAŃSKIEM.

Polska na podstawie układu, zawartego w sierpniu r. ub., dostarcza do Gdańska artykuły żywnościowe: mleko, masło i mleko sproszkowane, konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso, przetwory mięsne i smalec, ryby i przetwory rybne, ziemniaki, chleb, bułki i mąkę, jaja oraz paszę, jak siano, słomę i sieczkę.

Dostawa tych artykułów żywnościowych w r. ub. określona była w kontyngentach, które uważane były za ilości minimalne, ponieważ artykuły żywnościowe, dostarczane z Polski, mają służyć przedewszystkiem do regulacji podaży w Gdańsku. Natomiast kontyngenty przyznane przez Polskę Gdańskowi na przywóz serów, ryb i przetworów rybnych, są maksymalne i nie mogą być przez eksporterów gdańskich przekroczone.

Umowa z 1934 r. ekspirowała z początkiem sierpnia rb. Przeprowadzone w ostatnim czasie rokowania między Polską a Senatem Gdańska doprowadziły do ustalenia wzajemnych kontyngentów na następny rok, tj. na okres od sierpnia rb. do sierpnia 1936 r.

Równocześnie prowadzone były rokowania o zawarcie umów branżowych, dotyczących wykonania umowy kontyngentowej. Największą trudność przy zawieraniu tych umów branżowych stanowiła sprawa ustalenia cen. Umowy branżowe, zawierane na rok traktatowy 1935—36 nie mogły przewidywać cen stałych, a to w związku ze zmianą warunków walutowych w Gdańsku, z przepisami dewizowemi oraz z chwiejnością wartości guldena w Polsce. Z tych też powodów w tegorocznych umowach należało przedewszystkiem zagwarantować możliwość wywozu z Gdańska sum otrzymanych jako zapłatę za

dostarczony towar. Cen stałych tembardziej nie można było ustanawiać na cały okres trwania umów, że szereg głównych produktów, dostarczonych z Polski do Gdańska, a zwłaszcza nabiału i trzody chlewnej, wykazuje od dłuższego czasu tendencję zwyżkową. Z tych względów postanowiono uzgadniać ceny poszczególnych towarów nie zgóry, ale na okresy krótsze, a mianowicie na miesiąc, bądź nawet na tydzień, a to zależnie od kształtowania się rynku. W ten sposób przy wykonywaniu umów branżowych uniknie się nieporozumień i strat, które mogłyby powstać przy długoterminowem uregulowaniu cen.

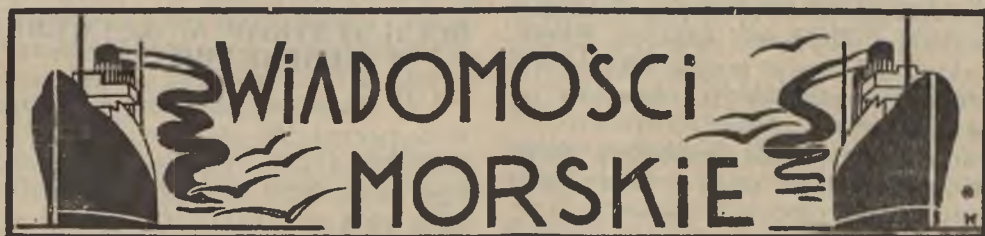
Rokowania doprowadziły do podpisania 6-ciu umów branżowych. a mianowicie o obrocie wzajemnym rybami między Polską a Gdańmlecznym, o obrocie jajami, o obrocie zwierzętami rzeźnemi, mięsem, przetworami mięsnemi, smalcem i bitym drobiem, dalej o obrocie wzajemnym rybami między Polską a Gdańskiem. a wreszcie o obrocie ziemniakami i paszą.

Pozatem zawarto dwa porozumienia, regulujące obrót serem oraz pewnemi gatunkami ryb i przetworami rybnemi, sprowadzanemi z Gdańska do Polski. na podstawie przyznanych Gdańskowi kontyngentów.

Przez podpisanie tych umów branżowych uregulowano całokształt obrotu artykułami żywnościowemi między Polską a Gdańskiem.

BRAK TOWARÓW W GDAŃSKU.

W czasach ostatnich stwierdza się w Gdańsku brak towarów na skutek reglamentacji przywozu z Polski, wprowadzonej od dłuższego czasu przez władze gdańskie. Władze te nie wydają w dostatecznej ilości pozwoleń na przywóz wyrobów włókienniczych i dzianych, krawatów, parasolek i t. p., dążąc do tego, aby artykuły te dostarczane były przez przemysł niemiecki. Przedsiębiorstwa gdańskie mogą pokryć w Polsce zaledwie 10—15% zapotrzebowania W. M. Gdańska na te artykuły. Na skutek takiej sytuacji ceny na towary idą w górę, a obroty firm poważnie się skurczyły.



KONFERENCJA DLA SPRAW RACJONALIZACJI MARYNARKI HANDLOWEJ.

Izba żeglugowa Zjednoczonego Królestwa komunikuje. iż sekretarjat Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej otrzymał już wszystkie odpowiedzi na ankietę, za wyjątkiem odpowiedzi armatorów Stanów Zjednoczonych, lecz i ta odpowiedź oczekiwana jest niebawem.

Jak się wyjaśniło. stosunek odpowiadających do tez ankiety jest pozytywny, choć w większości odpowiedzi znajduje się również krytyka i wnioski co do ulepszenia planu racjonalizacji międzynarodowej żeglugi handlowej. Dwa kraje — Wielka Brytanja i Japonja zaproponowały inne plany. Liverpoolskie organizacje: Chamber of Shipping i Liverpool Steamship Owners' Association nadesłały wspólną odpowiedź, w której proponują plan racjonalizacji dobrowolnej, nie przewidujacy jakichkolwiek wpłat i opierający się li tylko na dobrowolnem rozbrojeniu przez armatorów pewnego odsetku tonażu.

Konferencja żeglugowa zostanie zwołana w październiku br.; nie będzie ona jednakże definitywną, lecz tak samo wstępną jak i styczniowa, która wyłoniła ze siebie komitet dla przeprowadzenia ankiety.

Przykład owocnego stosowania stawek minimalnych na niektórych rynkach frachtowych, przeprowadzony na zasadach rzetelnego porozumienia („gentleman's Agreement"), który został urzeczywistniony dopiero w roku bieżącym, skłania do przypuszczenia, że projekty grupy liverpoolskiej. oparte w zasadzie na przyjęciu takiegoż „gentleman's agreement" w sprawach racjonalizacji żeglugi w postaci rozbiórki określonej części tonażu, będzie miał poważne szanse przejścia, tembardziej, że jest on najmniej radykalny.

Trzeba jednakże zaznaczyć, że nawet przeprowadzenie tak ogólnikowego planu (z wielkiej chmury mały deszcz) kryje w sobie dużo szkopułów. Armator, mający dużo „gruchotów" wyjdzie z takiego puszczania sobie starej krwi — lepiej od posiadającego flotę nowszą. Jeśli natomiast będą wprowadzone warunki dotyczące wieku statków, to utrzymujący swój tonaż w świetnym stanie i posiadający solidniejsze konstrukcje będzie w gorszem położeniu, aniżeli niedbały i posiadający tandetę armator. Tak czy inaczej nowy plan grozi obciążeniem tęgich armatorów na korzyść takich, którzy gorzej gospodarzą i posiadają lichszy tonaż.

SUBWENCJE DLA TRAMPINGU PÓJDĄ NA OBNIŻENIE STAWEK FRACHTOWYCH?

Sensacyjnie brzmią trzy oferty armatorów trampowych, ogłoszone w Scand. Shipping Gazzette z 4-go bm. na przewozy frachtowe w time charter, z uwzględnieniem możliwości otrzymania lub nie otrzymania słynnej brytyjskiej subwencji dla trampingu. Otóż armatorzy w ofertach otwarcie piszą: jeśli certyfikat na subsydja zostanie zapewniony to cena będzie taka, — jeśli okaże się, że nie — to inna, przeciętnie o 12—15% wyższa. Armatorzy więc dobrowolnie „zjeżdżają" z istniejących stawek, odstępując zasiłek subwencyjny — frachtującemu. Zapewne mija się takie postępowanie z zamiarami projektodawstwa angielskiego.

SUBWENCJE DLA ISTNIEJĄCYCH JUŻ STATKÓW ŻAGLOWO - MOTOROWYCH W NIEMCZECH.

Rząd niemiecki postanowił, w celu przyśpieszenia modernizacji floty, zaprowadzić subwencje niezwrotne dla właścicieli statków żaglowo - motorowych, pokrywające do 30% kosztów odnowienia statku, a przedewszystkiem odnowienia i ulepszenia maszyn. Korzystający z takiej subwencji muszą udowodnić, iż finansowanie pozostałych 70% kosztów zostało zapewnione.

Subwencje te zastępują działający dotąd system udzielania w tym samym celu pożyczek niskoprocentowych.

BUDUJĄCA SIĘ PŁYWAJĄCA SKŁADNICA OLEJÓW.

W chwili obecnej dla Anglo - American Oil Cy — buduje się w Anglji cysternowiec o pojemności 10.000 t. DW i szybkości 12—13 węzłów, wyłącznie na przewóz olejów smarowych. Osobliwością statku będzie przystosowanie jego do przewozu bardzo znacznej ilości różnych gatunków oleju. Cysterny statku będą mieściły z osobna niemniej niż 27 gatunków rozmaitych olejów smarowych, wobec czego może on być słusznie uważany za pływającą składnicę różnogatunkowych olejów smarowych.

KONKURENCJA DWÓCH DRÓG MORSKICH SHANGHAJU DO EUROPY.

Shanghajski korespondent Fairplay podaje wiadomość o dużym sukcesie niemieckiego turbinowca „Scharnhorst", na którym równocześnie ze znacznem zwiększeniem szybkości drogowej poważnie obniżono ceny pasażerskich biletów. Również inne kompanje żeglugowe poszły za przykładem niemieckiej linji i obniżyły stawki na przejazd pasażerów.

Głównym jednak konkurentem linij Shanghaj — Europa via kanał Sueski stają się linje transpacyfistyczne, które gwarantują jadącym tą drogą do Europy korzystne bilety przejazdowe na kolejach Stanów Zjednoczonych i statkach transatlantyckich. Korespondent nie wspomina o lądowej komunikacji z Europą via Dairen — Syberja, która choć będąc zasadniczo szybszą, w rzeczywistości nie może się równać z atrakcyjnością drogi przez Amerykę Północną.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W SIERPNIU BR.

W ciągu sierpnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 986 statków o łącznej pojemności 1.971.006 n. t. r. Przeciętny tonaż statku wynosił więc 1.999 ton. W tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło statków 914 o pojemności 1.784.732 n. t. r. Według bander klasyfikacja statków przedstawiała się w sposób następujący: Anglja — 270 statków (454.074 t. r. n.), Niemcy — 215 statków (551.971 t. r. n.), Holandja — 122 statki (91.619 t. r. n.), Norwegja — 62 statki (125.696 t. r. n.), Francja — 59 statków (167.715 t. r. n.), Belgja — 55 statków (93.365 t. r. n.), Szwecja — 48 statków (74.421 t. r. n.). Danja — 46 statków (78.250 t. r. n.) itd. Polska — 7 statków (10.130 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ORGANIZACJA EKSPANSJI PRODUKCJI POLSKIEJ DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ.

Z okazji przybycia do Gdyni wycieczki kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych, mieliśmy sposobność poruszyć sprawę ekspansji produkcji polskiej na rynek amerykański i wykorzystania w tym celu aparatu rozdzielczego, jakim jest kupiectwo polskie w Stanach Zjednoczonych.

Jak się obecnie dowiadujemy, organizacją tego zadania zajęło się ostatnio Towarzystwo dla Handlu Kompensacyjnego w Warszawie (W-wa, ul. Moniuszki 10), które zamierza urządzić w Cleveland z okazji zjazdu kupiectwa polskiego, wystawę wytwórczości polskiej. Towarzystwo dla Handlu Kompensacyjnego podejmuje się pokrycia kosztów nietylko urządzenia samej wystawy, lecz i transportu eksponatów i ich oclenia. W tych warunkach wystawca ponosiłby jedynie koszty samych eksponatów. Takie postawienie sprawy jest dla eksponentów polskich tembardziej korzystne, że dotąd wysyłanie prób do poszczególnych firm amerykańskich, co było konieczne przy opracowywaniu rynku amerykańskiego, pociągało za sobą utratę tych prób, gdyż firmy amerykańskie, nawet w tym wypadku, gdy opłaciły jedynie cło, poczuwały się do prawa włas-

ności nad próbami, tymczasem obecnie po ukończeniu wystawy próby zostaną przekazane do dyspozycji jednej z placówek konsularnych polskich w Stanach Zjednoczonych, z zamiarem urządzenia stałej wystawy prób i wzorów. O rozwoju dalszej akcji we wskazanym kierunku ze strony Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego będziemy informowali naszych Czytelników na łamach Biuletynu.

LICENCJE NA PRZYWÓZ PSZENICY DO BELGJI.

W dniu 9. VIII. 35 r. rząd belgijski wprowadził ponownie opłatę licencyjną od importowanej pszenicy w wys. 10 fr. od 100 kg., jednocześnie zaś ustalając przymus mieszania mąki z pszenicy krajowej przy wypieku chleba. Nowa ta polityka zmierza do przeprowadzenia zasadniczych zmian w kierunkach wytwórczości rolniczej Belgji, mianowicie chodzi o zwiększenie uprawy pszenicy, a równoczesne zahamowanie rozwoju wytwórczości artykułów pastewnych, które stanowią podstawę w produkcji masła i mięsa sprowadzanych z krajów, dążących do zapewnienia Belgji większego i stałego zbytu na jej artykuły przemysłowe wzamian za zapewnienie im dostaw wspomnianych przetworów rolniczych.

Wpływy z opłat licencyjnych stworzyć mają fundusz premjowania produkcji pszenicy.

REFORMA TARYFY CELNEJ W SYRJI.

Dnia 17-go lipca rb. ukazało się rozporządzenie Nr. 161/L. R., wprowadzające masową obniżkę stawek celnych dla całego szeregu towarów, będących podstawą wewnętrznego i zewnętrznego obrotu Syrji—Libanu. Kupiectwo syryjskie spodziewa się poprawy ogólnej sytuacji gospodarczej kraju oraz ożywienia tak ważnego dla Syrji—Libanu źródła dochodu społecznego, jakim jest handel.

Zniżki obowiązujących dotychczas stawek celnych, są następujące (uwzględniając tylko najważniejsze pozycje):

20% na przędzę i nici bawełniane,
30% na materjały bawełniane, surowe i bielone.
33% na materjały bawełniane, barwione.
30% na materjały bawełniane, drukowane,
25% na niektóre wyroby bawełniane, dziane,
30% na materjały z prawdziwego jedwabiu,
10% na wyroby dziane z prawdziwego jedwabiu.
30% na przędzę ze sztucznego jedwabiu,
33% na materjały ze sztucznego jedwabiu.
10% na wyroby dziane ze sztucznego jedwabiu.
20% na cement,
15% do 25% na samochody turystyczne,
30% na opony i kiszki samochodowe,
37% na obuwie gumowe, długości powyżej 17 cm..
30% na dywany perskie.
25% na mąkę pszenną (z miękkiego ziarna).
25% na wina,
20% na szynki solone lub wędzone,
25% na szynki w puszkach,
20% na niektóre gatunki serów,
25% na niektóre gatunki owoców (migdały, jabłka, gruszki, melony),
20% na wyroby z ciasta, niepieczone (makarony),
30% na krochmal,
40% na kwas winny,
50% na kwas cytrynowy w formie stałej.

Pozatem zniesiono zupełnie opłaty celne na: słód, chmiel, anilinę i jej sole, które dotychczas były clone w wysokości 11% ad valorem oraz wprowadzono specyficzne stawki na pewne gatunki drzewa (dębowego, grabowego, topolowego i wiązowego), niższe od dotychczas stosowanych 25% ad valorem.

Zaznaczyć wypada, iż w pojęciu władz mandatowych, zmiany powyższe należy uważać za maksimum wysiłku na drodze deflacji obciążeń celnych, ponieważ osiągniętą granicę, poniżej której konieczna ochrona wytwórczości krajowej stałaby się w obecnych warunkach niewystarczająca, przy jednoczesnem zachwianiu równowagi budżetowej. Tem samem można przyjąć, że nastąpi okres stabilizacji taryfy celnej.

Na rozwój eksportu polskiego do Syrji—Libanu wprowadzone zniżki mogą mieć wpływ raczej pośredni, gdyż zarządzenie nie wprowadziło zmian w pozycjach, które Polskę w ostatnich czasach najwięcej realnie interesowały. Jednak dzięki przypuszczalnemu polepszeniu ogólnej sytuacji gospodarczej nastąpić może pewne ożywienie tranzakcyj importowych, które pośrednio odbija się na możliwości przywozu innych artykułów.

Z pomiędzy artykułów korzystających z obniżki taryfy celnej, zwrócić należy uwagę na materjały bawełniane i obuwie gumowe, szczególniej w razie zastosowania maksymalnych, to jest dwa razy wyższych stawek celnych do analogicznych wyrobów japońskich. Sprawa ta stała się znowu aktualną wobec wypowiedzenia traktatu handlowego egipsko-japońskiego i związanych z tem obaw wzmożonej akcji Japonji na innych rynkach Bliskiego Wschodu. *P. I. E.*

IMPORT ZIÓŁ LECZNICZYCH DO WSCHODNIEJ FRANCJI.

Na osiem poważniejszych domów handlowych w Strasburgu, 5 wykazuje ponad 20 miljonów fr. fr. obrotu rocznego łącznie, z czego ponad 10 miljonów przypada na zakupy surowca zagranicą i na rynku krajowym. 30% zapotrzebowania branży zielarskiej pokrywa rynek krajowy, 70% przypada na import z zagranicy, w którym pierwsze miejsce zajmują Węgry, eksportując na cały rynek francuski ponad 200.000 kg ziół leczniczych rocznie, na dalszem miejscu Jugosławja. Rumunja, Rosja, państwa bałtyckie, Polska, Czechosłowacja.

Pod nazwą ziół leczniczych rozumieć należy liście, kwiaty, korę, owoce, łodygi, miąższ łodyg lub pni drzewnych, korzenie, nasiona, porosty, znajdujące zastosowanie w lecznictwie i w przemyśle drogeryjnym. Katalogi importerów tutejszych wykazują 400 różnych gatunków i odmian ziół, udających się w klimacie umiarkowanym Europy, któremi firmy te interesują się. W większości są to artykuły nabywane w niewielkich ilościach, natomiast kilkanaście gatunków roślin niżej wyszczególnionych znajduje bardzo szerokie zastosowanie w przemyśle drogeryjnym i popyt na nie, a szczególnie na odmiany wysoko wartościowe, jest bardzo duży.

Są to: kwiaty lipowe, rumianku, krwawniku, bławatków, liście czarnych jagód, mięty, owoce czarnych jagód, jałowca, malin, jeżyn, sporyszu. pączki sosnowe (świerkowe) i inne. Ze względu na pewne trudności w podaniu właściwej nazwy polskiej różnych gatunków i odmian ziół leczniczych, poniżej wskazano nazwy ziół w 2 językach: łacińskim i francuskim: lista ta zawiera wykaz ziół leczniczych znajdujących szerszy zbyt na rynku. Lista druga — ziół będących w handlu wogóle — znajduje się w posiadaniu Państwowego Instytutu Eksportowego.

Zioła lecznicze są clone według X rozdziału francuskiej taryfy celnej „Especes médicinales", pozycje 126—127:

Poz. 126. Korzenie ślazu, goryczki i walerjany,
w stanie świeżym . . . . fr. fr. 31.20
w stanie suchym . . . . fr. fr. 52.—

Korzenie lukrecji w stanie surow. — wolne od cła
w stanie ciętym w pakietach, w proszku,
lub ziarnkach . . . . fr. fr. 15.60

Inne, w stanie świeżym lub suszonym — wolne od cła.

Poz. 126. bis. Rośliny, kwiaty i liście.
„Bouillon blanc", ogórecznika, rumianku,
ślazu, malwy, bratków, róż, bzu i fiołków fr. fr. 80.—
absyntu, bieluniu, majeranku, szałwi . . . fr. fr. 80.—
lipy t. zw. srebrnej („argente") . . . . . fr. fr. 80.—
lipy innych gatunków . . . . fr. fr. 40.—
hyzopu, melisy i mięty . . . . fr. fr. 80.—
bazylji, nostrzyku, mydlnicy, sierpiku . . fr. fr. 80.—
Inne — wolne od cła.

Poz. 126 ter. Kory (pozycja zawiera gatunki roślin i drzew strefy podzwrotnikowej).

Poz. 126 quater. Porosty lecznicze wolne od cła.

Poz. 127. Owoce i ziarna zawierające cukier krystalizujący lub nie i miód, oraz zawierające alkohole, clone są według specjalnych stawek:
Owoce bzu . . . . fr. fr. 104.—
Owoce czarnych jagód i brusznic . . . . fr. fr. 30.—

Inne owoce i ziarna niewymienione wolne od cła.

Polska korzysta w branży tej z taryfy minimalnej. Stawki podano od 100 kg brutto. Oprócz cła importer opłaca taksę importową w wysokości 2% od wartości we wszystkich wymienionych pozycjach, za wyjątkiem owoców i ziarn zawierających cukier i alkohol, które opłacają 6% tytułem taksy importowej.

Przy wwozie ziół leczniczych nie są wymagane świadectwa fitopatologiczne, niemniej jednak towar zaopatrywany jest w świadectwa stwierdzające czystość ziół.

Gatunkowo najwyższy towar importowany z Węgier otrzymuje importer francuski w opakowaniu w skrzyniach lub workach. W skrzyniach wysyłane są gatunki, podlegające łatwo skruszeniu np. mięta, — inne, jak kwiaty lipowe, rumianku etc., wysyłane są w workach, równie jak skrzynie po 50 lub 100 kg. Towar nie powinien być pakowany bardzo ściśle; np. 50 kg mięty mieści się w skrzyni wymiarów 90×60×50 cm. Głównym warunkiem dobrego opakowania jest zapewnienie czystości towaru, który w drodze ulec może zakurzeniu, zamoczeniu, skruszeniu i t. p. Wskazanem jest wobec tego wykładać skrzynie wewnątrz cienkim papierem, zaś na worki używać materjałów gęstych. Wśród franc. importerów towar przechowywany bywa po oczyszczeniu i po segregowaniu w beczkach wymiarów około 1 m^3. wyklejonych wewnątrz papierem, o przystającej ściśle pokrywie górnej. Beczki posiadają obręcze drewniane, żeby nie dostała się przypadkowo rdza z obręczy metalowych.

Pora zakupów ziół leczniczych przypada na okres jesienny, to znaczy w okresie zbiorów zbóż i owoców. Rumianek i lipa zbierane są w miesiącu lipcu, inne — w miesiącu sierpniu, wrześniu i październiku. Importerzy francuscy zazwyczaj uskuteczniają sami zakupy, wyjeżdżając we wrześniu i październiku do krajów produkujących zioła.

Warunki płatności, jak w innych branżach na 30 lub 60 dni. Ponieważ od jakości towaru, w szczególności od starannego przesortowania gatunków zależy jego cena, która waha się nawet w gatunkach pojedyńczych w granicach dość szerokich, wskazanem jest zwracać dużą uwagę na staranne sortowanie towaru.

Zioła lecznicze polskiego pochodzenia znane są we Francji Wsch. z wysokiej gatunkowości; szczególnie poszukiwany jest gatunek lipy i jałowca.

Wykaz gatunków ziół leczniczych szczególnie poszukiwanych na rynku we wschodniej Francji:

flores cyani sine cal.	fleurs de bluets s. cal.
flores calendulae s. cal.	fleurs de souci s. cal.
flores tiliae offic.	fleurs de tilleul ofic.
flores rhoeados	fleurs de coquelicot
flores spirae	fleurs de reine des prés
flores pediscati rubrum	fl. de pieds-de-chats rouges
flores millefolii	fleurs de millefeuilles
folia farfarae tot.	feuilles de tussilage ent.
folia rubi fructicosi tot.	feuilles de ronce ent.
folia myrtilii	feuilles de myrtille
folia asperulae	feuilles d'asperulus
herba ericae c/fl.	herbe de bruyère av. fl.
herba violae tricol.	herbe de pensées sauv.
herba millefolii c/fl.	herbe de millefeuilles av. fl

radix angelicae	racine d'angélique
radix levistici	racine de livèche
radix pimpinellae	racine de boucage
fructus myrtilli	fruits baies de myrtille
fructus juniperi	fruits baies de ganièvre
fructus rubi idaei	fruits de framboise
fructus rubi fructicosi	fruits de ronce
Cortex Frangulae, conc.	Ecorce de Bourdaine, coupés
Folia Ribis Nigri	Feuilles de Cassis noir
Herba Alchemillae, conc.	Herbe d'Alchemille
Herba Pulmonariae, conc.	Herbe de Pulmonaire
Lichen Islandicus	Lichen Islandicus
Radix Tormentillae, conc.	Racines de Tormentille
Flores Lami Albi	Fleurs d'Ortie blanche
Folia Menthae	Feuilles de Menthe
Turiones Pini	Bourgeons de sapin
Flores Chamomillae, vulg.	Fleurs de Camomilles

Konsulat R. P. w Strasburgu.

DOSTAWY CEMENTU DO PALESTYNY.

Polska nie miała do r. 1934 żadnego niemal udziału w imporcie cementu do Palestyny. Poraz pierwszy wystąpiła w urzędowych wykazach palestyńskich za r. 1934.

Import wynosił:

	I półrocze 1933		I półrocze 1934	
	ton	ŁP	ton	ŁP
Anglja	3.664	17.527	12.726	28.871
Belgja	3.512	6.976	3.824	8.604
Danja	466	2.594	968	3.949
Francja	759	3.987	360	1.676
Niemcy	—	—	314	671
Grecja	1.703	2.616	3.736	5.239
Polska	—	—	2.845	4.853
Rosja	3.531	4.946	6.889	7.911
Jugosławja	22.237	37.607	28.517	45.188
Syrja	1.659	3.441	2.366	4.959
U. S. A.	302	3.066	560	4.275
Inne kraje	1.576	5.568	1.267	2.486
Razem	39.409	88.328	66.392	117.682

W ostatnich tygodniach zaobserwowano pewne osłabienie w natężeniu ruchu budowlanego, co spowodowało w związku z nagromadzonemi zapasami cementu spadek cen cementowych. Obecnie cena najlepszych cementów budowlanych wynosi tylko 22 do 24 sh cif. Cementownia Nesher zniżyła też nieco swoje ceny, które z ŁP 2,72 za tonę loco wagon Tel-Aviv spadły na ŁP 2,60. Eksporterzy polscy winni przy dalszem opracowywaniu rynku zmiany te uwzględnić. *P. I. E.*

INFORMACJE O RYNKU HOLENDERSKIM

W celu usprawnienia służby informacyjno-handlowej w odniesieniu do interesującego eksporterów polskich rynku holenderskiego, Konsulat R. P. w Amsterdamie zwraca uwagę wszystkim firmom polskim, które dotychczas nie pozostawały w stosunkach z Holandją, by swe zapytania do Konsulatu kierowały za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA 1935 R.

ALBANJA. Narazie nieogłoszony dekret - ustawa wprowadza ograniczenia kontyngentowe na cement, papier, konfekcję męską i samochody.

BELGJA. Zniesione zostały poczynając od 29 ub. m., względnie 1 bm. opłaty pobierane od zezwoleń przywozowych na smalec i świnie.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI — CYPR. Cło na mąkę pszenną zostało podwyższone od 1 ub. m.

CHILE. Obniżono cło od nakryć na stoły, łóżka itp. wyrabianych z juty, konopi lub bawełny.

ESTONJA. Obecny system monopolu przywozowego ma ulec rewizji, przedewszystkiem niektóre towary mają być skreślone z listy towarów, wymagających pozwolenia na przywóz.

FRANCJA. W myśl okólnika z 20 ub. m. zwolnienie od podatku obrotowego dotyczyć może tylko parafiny, dostarczonej bezpośrednio po przywozie fabrykantom świec woskowych lub łojówek.

Rząd francuski zamierza zastosować ograniczenia dewizowe wobec krajów reglamentujących wywóz dewiz.

27 sierpnia ogłoszono dekret wprowadzający stawki taryfy minimalnej dla prętów i listw drewnianych importowanych ze Stanów Zjednoczonych.

Rozporządzenie ogłoszone 30 ub. m. zmniejsza kontyngenty przywozowe o 12 proc. dla olejów mineralnych oraz o 10 proc. dla benzyny, olejów ciężkich i gazowych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — KAMERUN. Zostały ogłoszone przepisy o znakowaniu towarów. obowiązujące na terenie metropolji (Francji).

HOLANDJA. Poczynając od 16 sierpnia został skontyngentowany na 2½ miesiąca przywóz rur stalowych i żelaznych o średnicy wewnętrznej niżej 60 mm. Bazę stanowi pierwsze półrocze 1935 r. Dozwolona do przywozu ilość wynosi 50 proc. ilości z okresu bazowego.

Został również skontyngentowany przywóz wyrobów i tkanin z czystego lub mieszanego jedwabiu na okres 4 miesięcy, poczynając od 1 września br. Ilość dozwolona do przywozu wynosi 100 proc. ilości przywiezionej w okresie wrzesień—grudzień 1934 r.

Według informacyj, uzyskanych w Monopolu Rolniczym, pozwolenia wwozu w odniesieniu do wikliny i wyrobów koszykarskich są przydzielane wyłącznie importerom — obywatelom holenderskim, którzy zajmowali się importem tych artykułów w dn. 1. I. 1932 r. W zasadzie wymaganem jest, by importer był wpisany do rejestru handlowego, w praktyce jednak pozwolenia wwozu są przydzielane również importerom, którzy nie odpowiadają temu warunkowi z tem jednak zastrzeżeniem, że importer jest poważny.

Wydanie pozwolenia obywatelowi obcemu może mieć miejsce jedynie w wyjątkowym wypadku za specjalnem każdorazowem pozwoleniem Ministra Spr. Ekonomicznych.

PALESTYNA. Rozporządzenie z 11 lipca br. ustanawia bezcłowy wwóz wszelkiego sprzętu ratowniczego jak np. ratunkowe pływaki (boje) itp.

INDJE HOLENDERSKIE. Ograniczenia kontyngentowe zostały rozciągnięte na nowe grupy wyrobów metalowych, a mianowicie na: żelazo w płytach. sztabach, żelazo do wiązań i do robót betonowych etc.; rury żelazne: galwanizowane żelazo dachowe; rynny

itp.; drut żelazny; śruby i haki żelazne; cynk i alja-że; miedź i niektóre wyroby miedziane.

IRAK. Parlament wydał ustawę, która upoważnia rząd do kontyngentowania przywozu ze wszystkich lub z poszczególnych krajów. Ustawa weszła w życie z dn. 14. 8. 35.

IRLANDJA. Kontyngent na obuwie inne niż gumowe, został ustalony w wysokości 1.400.000 sztuk na okres od 1 października br. do 31 marca 1936 r.

ŁOTWA. Komisja Dewizowa i Bank Łotwy wydały przepisy zezwalające na prywatny handel dewizami pod warunkiem złożenia uprzedniego podania do Komisji Dewizowej Chodzi w ten sposób o przeciwdziałanie nielegalnemu obrotowi na t. zw. „czarnej giełdzie".

NORWEGJA. Nowa taryfa celna wprowadziła dalsze zmiany w zakresie następujących towarów: jelita (tara), owoce, pomidory, płyty posadzkowe, ubrania nieprzemakalne. metale w obróbce, papier i tektura, sok z owoców, jedwab sztuczny i naturalny, skóry i futra, oraz wozy i sanki.

NOWA FUNLANDJA. Wprowadzono szereg zniżek celnych, między innemi na fasolę, groch, ryż, owies i mąkę kukurydzową.

PORTUGALJA. Dekret z 21 czerwca br. zawiera przepisy dotyczące wwozu preparatów farmaceutycznych bez poddawania ich analizie.

RUMUNJA. Pozwolenia przywozu na III kwartał rb. miały być udzielane w wysok. 60% przeciętnej kwoty przywozowej z r. ub. W związku z zasadami reglamentacji handlu zagranicznego oprócz tych wytycznych ogólnych przy ustalaniu kontyngentów zwracać się będzie nadal uwagę na kształtowanie się stosunków wymiennych z poszczególnemi krajami i aktywność wzgl. pasywność salda tej wymiany. Pozwolenia przywozu na III kwartał rb. w związku ze wspomnianemi zmianami przydzielone miały być do 6. 9. 35 r.

RODEZJA POŁUDN. Władze skarbowe Rodezji Południowej ogłosiły rozporządzenie o zastosowaniu zniżek celnych lub zwolnienia od cła przy imporcie tekturowych pudełek do papierosów, oraz opakowań, niezbędnych do ich wyrobu.

EL SALVADOR. Od dnia 25. 7. 35 r. obniżono stawki celne od worków jutowych (również z domieszką innych włókien grubych), służących do opakowania kawy z dol. am. 25 do 15,50 za 100 kg, oraz do opakowania cukru z dol. 15 do 8,80 za 100 kg.

SZWECJA. Dnia 5 sierpnia weszły w życie stawki celne zagwarantowane Stanom Zjednoczonym na podstawie traktatu handlowego z 25 maja br. Stawki powyższe nie różnią się prawie zupełnie od dotychczas obowiązujących.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał celny rozstrzygnął sprawę clenia książek z próbami (np. linoleum) zwiększając cło dotychczas stosowane.

Władze celne wydały okólniki w sprawie clenia kwasów tłuszczowych, szczotek pewnego typu używanych przez fryzjerów (neek dusters), papieru pokrytego warstwą aluminjum i lekkich rakiet.

Cło wyjątkowe na dywany bawełniane japońskie zostało zniesione.

TURCJA. Przesyłki pocztowe o wartości powyżej 50 t. p. winny być zaopatrywane w świadectwa pochodzenia.

Stalowe butle zawierające bezwodny amoniak zostały zwolnione od cła.

Ustawa z 27 maja br. wprowadza poważne zmiany w poborze podatków konsumcyjnych. Dotyczą one także podatków od szeregu towarów wwożonych, wśród których na uwagę zasługują następujące: wyroby kauczukowe, szkło okienne, papier i tektura, skóra i wyroby skórzane, tkaniny i wyroby bawełniane i wełniane, także przędza, stal i żelazo oraz miedź i stopy miedzi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Fabryka mydła w Gdańsku poszukuje dostawców różnych produktów chemicznych. P/23187/47/Ż.

Firma w Czechosłowacji pragnie importować kości do wyrobu kleju. P/23137/59/Ż.

Firma grecka z Salonik poszukuje przedstawicielstwa fabryki dykty. P/22725/40/C.

Na rynku meksykańskim istnieje możliwość zbytu napędnych pasów gumowych. P/22573/59/Ro.

Firma w Kurytybie (Brazylja) interesuje się importem następujących narzędzi: kosy, sierpy, siekiery, rydle, grabie, łopaty. Firma ta prosi o szybkie nadesłanie ofert. P/22556/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu żelaza na obręcze do beczek w Brazylji. P/22556/44/Ro.

Firma norweska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskiej firmy na Norwegję rur do kotłów. P/22912/21/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

SCALENIE PODATKU OD OBROTÓW TOWARAMI KOLONJALNEMI.

Przeważająca część obrotów sklepów detalicznych kolonjalno-spożywczych. które częściowo tylko zostały odciążone dzięki scaleniu podatku od cukru, win, wódek, octu i zapałek, przypada tak pod względem ilościowym jak i wartościowym na obroty artykułami kolonjalnemi, między innemi pochodzenia zagranicznego. Wobec tego nasza Izba rozważała sprawę, jakie artykuły kolonjalne możnaby objąć scaleniem, w szczególności wykorzystując ten fakt, że idzie o towary zagraniczne, a więc o obroty pod względem technicznym łatwo dające się opodatkować w momencie odprawy celnej.

Z otrzymanych odpowiedzi na rozesłaną w tej sprawie ankietę, stwierdzono, że zainteresowane branżowo firmy uważają scalenie za celowe i korzystne. Równocześnie z' ankiety

można było w przybliżeniu ustalić, że na towary dotychczas scalone przypada około 45% obrotów, na artykuły kolonjalne około 25%, na pozostałe 30% obrotów. O ile chodzi o stawkę podatkową, to nie powinna ona przekraczać 1½%. Ze stanowiska zajętego przez drobne kupiectwo można było wyczuć, że jedną z najważniejszych kwestyj jest należyte unormowanie sprawy właściwego odliczania od ogólnych obrotów sum, które nie powinne podlegać opodatkowaniu z uwagi na objęcie ich podatkiem scalonym. Z dotychczasowej praktyki należy jednak stwierdzić, że rzeczywiście w niektórych wypadkach odliczanie to nie było dostateczne, co częściowo wśród sfer kupiectwa, nieprowadzącego prawidłowych ksiąg handlowych, rodziło obawy, iż w razie niewłaściwego zastosowania owych odliczeń zachodzić mogłoby podwójne opodatkowanie.

Zbadanie jednak całokształtu zagadnienia wykazuje, że przewaga korzyści, jakie daje scalenie niewątpliwie przemawia za celowością przejścia do zasad scalonego poboru podatku również i na odcinku artykułów kolonjalnych.

Przeprowadzane badania w tej samej sprawie przez inne Izby Przemysłowo-Handlowe wykazały, że również i one zasadniczo skłaniają się do koncepcji scaleniowej, widząc w niej duże usprawnienie wymiarowe, równocześnie jednak podnosząc i strony ujemne tego systemu.

Przedewszystkiem zwrócić należy uwagę na trudności, jakie może wywołać to scalenie ze względu na obecne tendencje wymiarowe władz skarbowych.

Jak doświadczenie uczy, władze wymiarowe mało liczą się z faktem scalenia podatku przy wymiarach. Bardzo częste i słuszne były skargi na to, że dla przedsiębiorstw, mających poważne obroty artykułami, podlegającemi scaleniu, wymiar obrotu i podatku tak był uskuteczniany, jakgdyby scalenia wcale nie było, a wskutek tego handlujący płacił podatek przemysłowy raz przy nabyciu (w cenie towaru), drugi raz znów przy wymiarze indywidualnym. Dotyczy to zwłaszcza przedsiębiorstw handlowych, sprzedających cukier. Dawniej, przed scaleniem, wymierzano im obrót wedle wielokrotności obrotu cukrem (obrót cały — 3 do 4 razy obrót cukrem), gdy podatek obrotowy od cukru scalono — wymiary częstokroć pozostawały te same lub prawie takie same. Handlujący przeto słusznie obawiają się, że może powtórzyć się to samo po wprowadzeniu scalonego podatku przemysłowego od wszystkich artykułów kolonjalnych, tak, że scalenie nie da spodziewanych korzyści i nie zrealizuje popularnej idei przerzucenia podatku przemysłowego i że powstanie tylko podwyżka ceny towaru, która zmniejszy spożycie, a wskutek tego obroty artykułami kolonjalnemi dalej się jeszcze skurczą.

Dalej powstaje trudność przy księgowaniu scalonych artykułów. Hurt ma mało artykułów i nadto w przeważającej części prowadzi względnie powinien prowadzić księgi, a przeto rachunkowość, dotycząca produktów, podlegających scaleniu, nie powinna napotkać na trudności. Księgi hurtowników powinny dać dokładny obraz obrotu artykułami scalonemi.

Inaczej jednak sprawa wygląda u sprzedawcy detalicznego. Nie jest rzeczą możliwą, by drobny kupiec mógł przy każdej tranzakcji zapisywać dokładnie, ile czego sprzedał. Tego nie żąda od detalisty żaden przepis prawa, ani zwyczaj buchalteryjny.

Z praktyki wiadomo, że księgowanie to odbywa się ryczałtowo na zasadzie inwentarza nabywczego i faktur, a nie każdej indywidualnej tranzakcji sprzedaży. Obroty są wprawdzie określane prawidłowo, jednakowoż obroty z rubryki towarów scalonych w stosunku do rubryk towarów niescalonych kontowane są tylko w przybliżeniu.

Nie można sobie wyobrazić inaczej tej kwesji, ani tego księgowania, gdyż jest rzeczą wykluczoną, a w każdym razie bardzo utrudnioną, by detalista przy każdej drobnej tranzakcji oddzielnie notował ceny za artykuły scalone i niescalone. Dopóki nie było różnicy między artykułami scalonemi a innemi artykułami w sklepie — sprawa nie nastręczała wątpliwości, gdyż globalny obrót mógł być zawsze ujęty rzetelnie. Obecnie jednak, skoro zasada ścisłego księgowania z zupełnie indywidualnem traktowaniem konta obrotów towarami scalonemi nie jest możliwa i skoro niewątpliwie rzecz ta prędzej, czy później wypłynie, powstać może kwestja prawidłowości ksiąg. W konsekwencji zdarzać się będzie, że książki uznawane będą za nieprawidłowe.

Sprawa scalenia podatku przemysłowego od artykułów kolonjalnych zazębia się nadto o kwestję norm obrotowych. Jeżeli będą stworzone normy obrotowe w handlu, wówczas załatwią one niewątpliwie także problem artykułów scalonych. Należy jednak zgóry przewidzieć, że ewentualne załatwienie tego rodzaju będzie wysoce niedoskonałe. Istnieją poważne różnice w stosunku obrotów artykułami kolonjalnemi w zależności od różnych czynników, stanowiących o obrotach przedsiębiorstwa, i nie można tu stworzyć żadnego systemu.

Widać z powyższego, iż istotnie przy badaniu sprawy scalenia podatku od obrotów towarami kolonjalnemi powstają trudności, które o ile zgóry nie zostaną usunięte, mogą mieć taki skutek, że podatek przemysłowy od towarów kolonjalnych zostanie wpraw-

dzie scalony, jednak normy obrotowe zabiorą kupcowi korzyści ze scalonego podatku.

Wobec tego ażeby wspomniane obawy straciły na aktualności należy postawić pytanie, czy ma być scalony podatek od obrotów towarami kolonjalnemi, które są sprowadzane z zagranicy tylko do handlu czy też i do przeróbki. Tutejsza Izba Przemysłowo-Handlowa stoi na stanowisku, że celem pogłębienia korzyści scalenia nie należy ograniczać się do artykułów, stanowiących tylko część obrotów handlu kolonjalno-spożywczego, lecz w ramy scalenia włączyć należy i przeróbkę — a dalej jaknajwiększą ilość towarów w zakres tej branży wchodzących.

Koncepcja pierwsza (obrót handlowy) uprościłaby wprawdzie technikę scalenia i pobór podatku, gdyż skoncentrowałby się on wyłącznie w fazie odprawy celnej, lecz nie odciążyłoby to w istotniejszy sposób firm handlowych, albowiem co do pozostałych artykułów w stosunkowo dość szerokim zakresie nadal podlegałyby one indywidualnym wymiarom. Tem samem scalenie ograniczone zostałoby tylko do niewyrabianych w kraju artykułów kolonjalnych, co w wydatniejszym stopniu zwolniłoby z indywidualnych wymiarów, raczej przedsiębiorstwa wyższego typu organizacyjnego, prowadzące przeważnie artykuły kolonjalne pochodzenia zagranicznego.

Zresztą ograniczenie się do artykułów niewyrabianych w kraju wymagałoby wyeliminowania z listy szeregu towarów, które albo już obecnie albo też w dalszej przyszłości stanowić będą przedmiot krajowej wytwórczości. Tak np. wypadałoby skreślić z owej listy ryż łuszczony, masło kokosowe, margarynę, śledzie solone w beczkach, skumbrję, szproty, minogi, w najbliższym czasie sardynki i klepfisze. Podobne zwężenie listy — zwiększając dwutorowość opodatkowania — jeszcze bardziej osłabiłoby gospodarcze korzyści scalenia i dlatego też zdaniem Izby wybrać wypada odwrotną metodę, rozszerzając scalenie na analogiczne działy wytwórczości krajowej jako też i na przemysł, który przerabia i zużywa importowane surowce kolonjalne.

Przy układaniu listy towarów wypadnie odstąpić tylko od uwzględnienia tych artykułów, których produkcja jest zbyt rozdrobniona lub przeważnie odbywa się w małych zakładach, niezapewniających odpowiedniej możliwości należytego skontrolowania ich obrotów.

Dalej rozważyć należy pytanie czy podstawą, według której obliczany byłby podatek, winna być zryczałtowana wartość tychże importowanych artykułów z przeliczeniem na jednostkę wagi, jak przewiduje to art. 45 ustawy o państwowym podatku przemysłowym w zakresie podatku wyrównawczego, czy też podstawę ową stanowć winna suma fakturowa, wobec czego podatek zgodnie z dotychczasowym charakterem pobierany byłby w stosunku procentowym.

Wydaje się, że znacznie bardziej właściwem byłoby ustalenie i stosowanie stawki procentowej, aniżeli usztywnianie stopy podatku w drodze przeliczenia jej na jednostkę wagi. W tym ostatnim bowiem wypadku podatek zatraciłby właściwie dotychczasowy swój charakter i nabrałby znamion akcyzy, co automatycznie zwiększałoby ciężar podatku przy spadkowej tendencji cen, podrożyłoby w stosunku do stanu dotychczasowego kalkulację tańszych gatunków towaru i uniemożliwiłoby uwzględnienie różnic w cenie, wynikających z różnorodności gatunków poszczególnego towaru, czego najbardziej dosadnym przykładem z ostatniej doby może być np. skala cen pomarańcz, notowanych w zależności od kraju ich pochodzenia. Zagranicą podatek od artykułów importowanych z uwagi na przytoczone względy natury gospodarczej, z reguły pobierany jest dlatego w stosunku procentowym, od fakturowej wartości towaru, z doliczeniem cła i kosztów przewozu do granicy. Możliwości nadużyć, polegających na fakturowaniu zbyt niskich cen, zapobiec winno, zgodnie z analogiczną praktyką zagranicy, przyjęcie zasady, iż faktury legalizowane będą przez polskie placówki konsularne, urzędujące w kraju pochodzenia towaru, a to na zasadzie poprzedniego zaświadczenia terytorjalnie właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Przyjęcie tego systemu nie wyklucza pozatem, iż w wypadkach wątpliwości władze skarbowe mogłyby w specjalny sposób sprawdzać ścisłość fakturowych cen, posługując się w tej mierze pomocą biegłych, wskazanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową. Określenie scalonych stawek podatku w wysokości procentowej, znakomicie ułatwiłoby również sprawę opracowania rozporządzenia wykonawczego, gdyż odpadłaby potrzeba skomplikowanych i spornych przeliczeń, nieuniknionych w wypadku stawek zryczałtowanych według wagi towaru.

Przechodząc dalej do kwestji możliwości podwójnego opodatkowania, należy dążyć bezwzględnie do wykluczenia tej możliwości, z drugiej jednak strony ukrócić możliwości uciekania od podatku.

Zagadnienie zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu posiada dwa odcinki, gdyż zarówno opodatkowanie owo dotknąć może dalszych odsprzedawców nieumiejących wykazać, jaka część obrotów przypada u nich na artykuły scalone, jako też i krajowych wytwórców, zużywających importowane z zagranicy a scalonym podatkiem już obciążone surowce i półfabrykaty. O ile idzie o tę ostatnią grupę płatników, to wiele względów przemawia za propozycją, iż władze skarbowe zwracać winny przetwórcom podatek scalony,

uiszczony od zużytych w ich produkcji artykułów sprowadzanych z zagranicy. System ten przedstawia tylko tę niedogodność, iż łączy się z nim potrzeba kontroli, czy zdeklarowane ilości artykułów istotnie potrzebne były dla celów produkcyjnych i zostały efektywnie zużyte w przedsiębiorstwie przemysłowem. Dlatego też należałoby ustalić równocześnie takie rozwiązanie sprawy, aby już zgóry, tj. przy ustalaniu stawki jednolicie odliczono przeciętną równowartość procentową, przypadającą na owe późniejsze zwroty podatku.

Zapobieżenie procederowi ucieczki od podatku, jaki ewent. uprawiać mogą przedsiębiorstwa drobne lub wogóle nieuchwytne, łączy się ściśle z kapitalnem zagadnieniem zapobieżenia podwójnemu opodatkowaniu obrotów u detalicznych i drobnych odsprzedawców. Bezsporne jest, iż uchronić należy handel przed możliwością podwójnego opodatkowania, gdyż w podobnym wypadku scalenie zwiększyłoby rozmiary obecnego obciążenia podatkowego i tem samem stałoby się reformą, pogarszającą dotychczasowy stan rzeczy. To też konieczny jest w tej mierze współudział płatnika, przyczem najwłaściwszym środkiem dowodowym byłyby faktury zakupu. Wobec tego zachodzi pytanie, czy nie zalecałoby się wręcz wprowadzić obowiązek wydawania faktur przez krajowe przedsiębiorstwa przemysłu spożywczego, które objętoby scalonym podatkiem. W ten sposób zkolei ten sam obowiązek wydawania faktur ciążyć powinien na dalszych hurtowych i półhurtowych odsprzedawcach owych artykułów, co sprawiłoby w konsekwencji, iż detalista mógłby nietylko wykazać się, ile zakupił towaru scalonego, lecz istniałaby równocześnie możliwość kontroli, czy towar pochodzi z krajowego zakładu przemysłowego, nieuchylającego się przed podatkiem. Tem samem dzięki systemowi faktur możnaby zgóry zapewnić administracji skarbowej skuteczny instrument dla ukrócenia ewent. anonimowości, która w przeciwnym wypadku w pewnych działach produkcji łatwo mogłaby rozwinąć się z uwagi na zachętę, jaką stanowiłaby „korzyść" obejścia podwyższonej stawki.

Reasumując powyżej przedstawioną szczegółową analizę scalenia podatku od obrotów towarami kolonjalnemi, należałoby: 1) rozszerzyć scalenie podatku także na artykuły importowane celem przeróbki, jakoteż na wyroby krajowego pochodzenia, które skoncentrowane są w niewielkiej ilości zakładów łatwo dostępnych dla kontroli skarbowej (mydło, świece, syrop, krochmal, proszki różne itp.), 2) dalej stosować stawkę procentową i to w wysokości $2^1/_2$%, 3) wreszcie wprowadzić konieczność udowadniania obrotów towarami scalonemi na podstawie faktur.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PRZEMYSŁ POŁOWÓW DALEKOMORSKICH ZAGRANICĄ I U NAS.

Zgodna opinja fachowych kół oraz ekonomistów stwierdza, że obecna sytuacja naszego przemysłu połowów ryb morskich jest przejściowa. Z jednej strony przejść musimy do rozszerzenia połowów dalekomorskich i do przetransponowania się na dostawę ryb w większych ilościach z połowów dalszych, z drugiej intensywnie musimy rozwijać handel i spożycie ryb morskich solonych, świeżych i wędzonych w kraju.

Jak wiele jest jeszcze do zrobienia i do odrobienia ażeby przemysł połowów dalekomorskich mógł w oparciu o Polskę należycie się rozwinąć, widać z treści memorjału opracowanego przez dyrekcję tow. dalekomorskich połowów „Mewa" S. A., z którego drukujemy poniższe zestawienie, wykazujące na przykładzie porównania z przemysłem dalekomorskich połowów naszego zachodniego sąsiada, jak trudne są u nas jeszcze warunki dla rozwoju tego przemysłu.

Pamiętajmy o tem, że jest to głos strony lecz strony stanowiącej równocześnie placówkę pracy pionierskiej, dźwigającej na sobie brzemię inicjatywy, walczącej z trudnościami; to też głos tej strony musi być tembardziej uważnie wysłuchany.

W Niemczech:

1. Restrykcje walutowe ogromnie hamujące wszelkiego rodzaju import, a więc również i śledzi.

2. Reglamentacja przywozu śledzi, przy pomocy kontyngentów, przyczem system kontyngentów w odniesieniu do przemysłu śledziowego jest skonstruowany w taki sposób, żeby nie dopuszczać przywozu śledzi zagranicznych w okresach i ilościach niebezpiecznych dla własnego przemysłu.

3. a) cło w wysokości zł 19,17 od beczki; b) specjalny podatek dla importerów w wysokości dwa i pół procent od faktury.

4. Subsydja rządowe w postaci premji od każdej beczki własnego połowu.

5. Ogromne kredyty na budowę nowych statków w wysokości 100% kosztów własnych, na specjalnie długie terminy, przy szczególnie niskiem oprocentowaniu. Warunki te czynią powyższe kredyty właściwie subsydjami.

6. Niezwykle dogodne warunki magazynowania w wielkich i tanich składach porto-

wych, oraz remontu statków w tanich i sprawnych stoczniach oraz warsztatach remontowych.

7. Szczególnie liberalne kredyty bankowe na finansowanie połowów.

8. Liczne kadry wyszkolonych marynarzy i robotników.

9. Nastawienie całego prawodawstwa i przepisów formalno - celnych, a zarówno praktyka wykonania tychże pod kątem widzenia troskliwej opieki nad tym przemysłem.

10. Mocny rynek konsumpcyjny i wielka liczba poważnych odbiorców stwarzających odrazu podstawy dla dotarcia tego artykułu aż do najdalszych zakątków.

11. Opieka ze strony najszerszych warstw społeczeństwa nad każdym nowym przemysłem morskim, a w szczególności nad dalekomorskiem rybołówstwem, opieka pełna zrozumienia dla każdej rodzimej inicjatywy na tem polu.

W Polsce:

1. Nieograniczony wywóz waluty.

2. Niczem nieskrępowany przywóz śledzi zagranicznych tak pod względem ilości jak i okresu przywozu.

3. Cło zł 12,00 od beczki, żadnego specjalnego podatku od importu śledzi.

4. Żadnych subsydjów w jakiejkolwiek formie dla własnych połowów.

5. Nietylko, że przemysł ten nie otrzymuje żadnych subsydjów, lecz przeciwnie, jest obciążany świadczeniami materjalnemi w postaci inwestycyj w Gdyni odchodzących bezpłatnie na rzecz Państwa.

6. Absolutny brak tak jednych jak i drugich.

7. Żadnych kredytów tego rodzaju.

8. Absolutny brak tak jednych jak i drugich.

9. Brak prawno - formalnego uregulowania tych kwestyj lub też co gorsza, istnienie przepisów zupełnie do tego przemysłu się nienadających.

10. Niezorganizowane rzesze finansowo słabych i przeważnie chwiejnych odbiorców, chętnie przerzucających się na inne doraźne interesy. Np.: w czasie pomarańczowej psychozy, kupcy śledziowi prowincjonalni, gremjalnie rzucili się na pomarańcze, wywołując na rynku śledziowym zastój i dezorganizację.

11. Fala niewiary i niesłychanej, niezrozumiałej nawet nienawiści, którą wywołał ten nowy przemysł w pewnych sferach, w wyniku czego już w trzecim miesiącu swego istnienia znalazła się MEWA pod ostrym atakiem oskarżenia o bardzo sensacyjnem zabarwieniu, opartem na fantastycznych podstawach.

Z powyższego zestawienia łatwo wywnioskować jak wielkie brzemię trudności musi dźwigać w Polsce ten przemysł.

KRONIKA.

— **PRZETARG NA BUDOWĘ PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.** W Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyło się 20 b. m. otwarcie ofert na rozpisany poprzednio przetarg na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Do przetargu stanęło kilka firm krajowych oraz Konsorcjum Francusko - Polskie, które buduje port gdyński. Koszta budowy portu rybackiego wyniosą około trzech miljonów złotych.

— **BUDOWA MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO KOŁO POLMINU.** Firma Krzyżanowski w Gdyni otrzymała zlecenie od Morskiego Instytutu Rybackiego na budowę magazynu śledziowego w porcie rybackim pomiędzy Polminem a magazynem istniejącym — za sumę 81.935,70 zł. Przy magazynie na parterze i na pierwszem piętrze będą wybudowane pomieszczenia biurowe.

WYSTAWY I TARGI

POWAŻNE TRANSAKCJE NA TARGACH WSCHODNICH.

W ciągu ostatnich Targów Wschodnich szereg kupców z różnych połaci kraju, nawiązało bezpośrednie stosunki z wystawcami i udzieliło poważniejszych zamówień. Transakcje te dotyczyły w szczególności wyrobów przemysłu gumowego, jak węże gumowe, posadzki gumowe oraz galanterja. Obok zamówień kupieckich zamówienia zostały poczynione także przez samorząd terytorjalny. Równie poważnie przedstawiały się transakcje firm przemysłu metalurgicznego, a w szczególności firm, wyrabiających maszyny masarskie, oraz rury i złącza metalowe. Dużem zainteresowaniem cieszyła się galanterja drzewna.

JESIENNE TYGODNIE TARGOWE W KATOWICACH.

W okresie od 28 września do 13 października br. staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach urządzone zostaną jesienne tygodnie targowe.

Podczas tych tygodni targowych biorące w nich udział firmy mają możność nietylko przeprowadzenia akcji propagandowej dla swej produkcji, lecz również zawarcia transakcyj. Doświadczenie wykazuje, że okres jesienny jest najbardziej odpowiednim dla podniesienia poziomu sprzedaży.

Dane szczegółowe co do warunków wynajmu stoisk na Targach udziela Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej, Katowice — Stawowa 14.

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH

(według danych Polskiego Biura Eksportu Zboża w Gdańsku

Od redakcji. W związku z rozpoczęciem kampanji zbożowej, uważamy za pożyteczne podać do wiadomości naszych czytelników interesujące dane pod powyższym tytułem. Dają one możność ogólnego zorjentowania się w sytuacji na rynkach zbożowych świata.

Z końcem sierpnia i początkiem września tendencja światowych rynków zbożowych uległa stopniowej poprawie. Weszliśmy w fazę wzmożonego zapotrzebowania i powolnego powrotu równowagi z podażą. Zbyt wcześnie byłoby jeszcze mówić o wyraźnej mocnej tendencji, aczkolwiek stan obecny statystyczny wraz z sytuacją światową w zakresie pasz zwierzęcych usprawiedliwiałby całkowicie szybsze tempo powrotu rentowności produkcji zbożowej. Stosunki ogólno - gospodarcze na świecie hamują rozwój procesu naturalnego, usprawiedliwionego zmianami zaszłemi w ciągu ostatnich dwóch lat w produkcji rolnej, ani producenci rolni, osłabieni materjalnie w ciągu siedmioletniego kryzysu, ani też konsumenci, względnie przemysł przetwórczy i handel nie są w możności zdyskontowania zmienionych warunków statystycznych. Istnieje też niewiara, względnie obawa powrotnej fali i strat, które miały miejsce roku zeszłego.

Szczęśliwem raczej zjawiskiem bieżącem jest stosunkowo mały udział spekulacji w zwyżce obecnej. Tem trwalsze i zdrowsze mamy podstawy. Spekulacja niewątpliwie wkroczy, gdy wykładnia sił popytu i podaży będzie bardziej zarysowana. Zbierze też jeszcze owoce, dając impuls prądom gospodarczym.

Ceny zbóż na rynkach światowych w ciągu ostatnich paru tygodni poszły w górę:
w Rotterdamie:

cena pszenicy z hfl. 2,80 podniosła się do hfl. 4,65

cena kukurydzy z hfl. 2,50 podniosła się do hfl. 2,85

cena żyta z hfl. 2,10 podniosła się do hfl. 2,85.

Najbardziej znamienna jest zwyżka kukurydzy. Ostatnie zbiory kukurydzy w Argentynie, gatunkowo świetne i ilościowo olbrzymie, dały nadmiar eksportowy około 9,5 milj. ton. W normalnych warunkach, przy zwykłym eksporcie kukurydzy rumuńskiej, jugosłowiańskiej i południowo - afrykańskiej, ilość ta nie byłaby do ulokowania na rynkach światowych, absorbujących zaledwie około 8 milj. ton rocznie i byłoby elementem destrukcyjnym na rynkach zbożowych. To też przebieg konjunktury zbożowej w ubiegłym sezonie znamionował się w wielkim stopniu presją kukurydzy argentyńskiej.

Obecnej zwyżce cen kukurydzy brak jest podłoża spekulacyjnego. Jest ona wynikiem istotnego zapotrzebowania. Import europejski — do Anglji, Belgji, Danji, Holandji i innych wzrósł w ostatnich miesiącach o około 30% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Ostatnio nawet Węgry kupowały kukurydzę argentyńską, a zakupy Stanów Zjednoczonych od listopada wyniosły około 800.000 ton.

Znacznie wcześniej od zwyżki zbożowej, na rynkach zachodnio-europejskich skrystalizowało się mocne zapotrzebowanie pasz treściwych. Otręby pszenne argentyńskie i kanadyjskie, doszły do Hfl. 3,— za 100 kg., podczas gdy żyto i kukurydzę Argentyna oddawała po Hfl. 2,50 cif porty europejskie. Sprzedaże śrutów i mąk pastewnych z Polski od początku bieżącego sezonu przekroczyły już 60.000 ton, czego w poprzednich latach nigdy nie notowaliśmy. Sprzedaże te zadecydowały o tendencji zwyżkowej na naszym rynku wewnętrznym, są one między innemi też znamienne w zakresie ogólnych tendencyj.

Skoro zestawimy fakt stałego wielkiego zapotrzebowania od paru miesięcy na pasze treściwe z faktem zwiększonego importu kukurydzy i wzrostu jej ceny, to informacje z całej półkuli północnej, z małemi wyjątkami, o suszy nie pozostawiają wątpliwości i każą głębiej wniknąć w nadchodzące zmiany.

Szacunki zbiorów na półkuli północnej zostały w końcu sierpnia znów obniżone. Zbiór pszenicy w Stanach Zjednoczonych nie pokryje spożycia. Remanenty stare zostaną tam ostatecznie w bieżącej kampanji skonsumowane.

W Kanadzie rdza spowodowała straty i zbiory wypadły niżej średnich. Jest to jedyny kraj, przechodzący w bieżącym sezonie z zapasem pszenicy większym od zeszłorocznego. Wzrost wynosi ok. 300.000 ton. Kanada przechodzi z zapasem ok. 5,8 milj. ton pszenicy. Jest to dzisiaj jedyny wielki zapas na świecie, znajdujący się wszakże w silnych rękach, nastrojonych zwyżkowo.

Argentyna przed grudniem będzie całkowicie wyprzedana z pszenicy, przyczem nowe zbiory zapowiadają się o 30% niżej średnich, wskutek kilkumiesięcznej uporczywej suszy.

Australja posiada remanent pszenicy na 1 sierpnia bież. roku ok. 1,3 milj. ton, które wchłoną rynki azjatyckie. Zbiory zapowiadają się źle, wskutek długotrwałej suszy.

Kraje bałkańskie, wskutek suszy mają ponowny nieurodzaj i nie wchodzą w grę jako eksporterzy w większej mierze.

Rosja wyszła na początku sezonu z ofertami pszenicy, żyta i jęczmienia, wkrótce

wszakże podniosła żądania za pszenicę do poziomu najdroższej Manitoby, co zrobiło wielkie wrażenie na Zachodzie. Na razie brak jest na rynkach ofert rosyjskich na wszelkie zboża. W zarysowującej się sytuacji oczekiwać można tranzakcyj rosyjskich przedewszystkiem na rynkach zamkniętych, w drodze kompensat i po cenach wyższych.

Zbiory pszenicy w Europie szacowane są o ok. 1,2 milj. ton wyżej zeszłorocznych przy flocie płynącej i zapasach mniejszych od zeszłorocznych.

Sytuacja światowa w zakresie pszenicy zarysowuje się w bieżącym sezonie wyraźnie deficytowo. Ostrożny w szacunkach Instytut Międzynarodowy w Rzymie przewiduje w nadchodzącym sezonie redukcję zapasów światowych pszenicy do stanu normalnego. Rozwój rynków światowych zależny będzie w pierwszym rzędzie od polityki eksportowej Kanady, która w ostatnich latach wykazała wiele zimnej krwi i nastawiona była na zwyżkę.

Ostatnie szacunki zbiorów zbóż na półkuli północnej, bez Rosji, wynoszą w miljonach ton:

	1935 r.	1934 r.	średnia 1929/33 r.
pszenica	68,6	65,4	75
żyto	14,1	12,7	13,8
jęczmień	23,7	21,3	24,5
owies	34,8	24,1	34,5
	141,2	123,5	147,8

Są one niższe od średniej z ubiegłego pięciolecia i wyższe od zeszłorocznych, są wszakże jeszcze prowizoryczne i nie uwzględniają kukurydzy.

Nie bez znaczenia dla konjunktury zbożowej będą skutki suszy, którą z małemi wyjątkami dotknięta została w ostatnich miesiącach cała Europa. Drugi pokos łąk i pastwisk zawiódł w głównych centrach hodowlanych, a zbiór okopowych zapowiada się w całej Europie znacznie gorzej od zeszłorocznego. Obecny stan rynków na pasze jest tego najlepszym wykładnikiem.

Brak danych o tegorocznych zbiorach kukurydzy na półkuli północnej nie pozwala ze ścisłością przewidywać szybkiego i trwałego zwrotu konjunktury zbożowej. Urodzaj ten zapowiada się rzekomo słabo, przyczem zwyżka kukurydzy argentyńskiej wskazuje raczej na nadzieję zlikwidowania zapasów tego artykułu, co ostatecznie uzdrowiłoby sytuację zbożową świata.

Stanisław Rościszewski.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH.

(na podstawie danych za czas od 14. 9. 1935 — 21. 9. 1935 Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu).

Masło.

Do końca bieżącego tygodnia sprawozdawczego sytuacja na rynkach zagranicznych nie uległa znaczniejszym zmianom. Ceny londyńskie utrzymały się na dotychczasowym poziomie, a i Kopenhaga w dniu 19 bm. notuje nadal koron 230,— za 100 kg przy utrzymanej tendencji. Według ostatnich informacyj otrzymanych z Londynu zapowiada się rynek w dalszym ciągu zadawalająco. Część prasy zagranicznej podaje sensacyjną wiadomość ze źródła angielskiego, w myśl której obecna podwyżka cen artykułów spożywczych spowodowana została grożącem niebezpieczeństwem wojny. Według tych informacyj ceny pszenicy zwyżkowały w Anglji począwszy od lipca rb. o 35—40%. Również donoszą, że towarzystwa asekuracyjne wypowiedziały dotychczasowe kontrakty i zapowiadają zwyżkę premji asekuracyjnej, podobnie jak towarzystwa okrętowe podrożenie frachtu morskiego.

Jaja.

Na rynku krajowym zaobserwowano lekką zniżkę cen. Dowozy zmniejszone, skutkiem czego ceny w hurcie nieco zwyżkowały. Obecne ceny na rynku poznańskim w hurcie zł 0,95—0,98, w półhurcie zł 1,05, w detalu zł 1,10—1,15 za mendel.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	30. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	2. 10.
s/s CAPELLA*	7. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	9. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	11. 10.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	12. 10.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	30. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	2. 10.
s/s CAPELLA*	7. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	9. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	14. 10.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	30. 9.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	30. 9.
s/s ACHILLES*	7. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	7. 10.
		Ryga		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie		
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	30. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	2. 10.
	14. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	30. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	2. 10.
	14. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
(via Karlskrona)	15. 10.	co 8 dni	(via Stockholm)	15. 10.
s/s BARFROST	4. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	13. 10.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	26. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	28. 9.
	13. 10.	co 10 dni		15. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
	15. 10.	co 10 dni		15. 10.
STATEK	ok. 1. 10.	**Stockholm, Göteborg**	STATEK	ok. 1. 10.
		co 3 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	2. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	2. 10.
	16. 10.	co 2 tygodnie		16. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	7. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	7. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	28. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	28. 9.
s/s ALEXANDRA	1. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	1. 10.
s/s TCZEW	5. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	5. 10.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s HERO*	30. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	30. 9.
s/s ACHILLES*	7. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	7. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	2. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	3. 10.
	9. 10.	co tydzień		10. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	1. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	1. 10.
	15. 10.	co 2 tygodnie		15. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	1. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	1. 10.
s/s BRISK	7. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	7. 10.
s/s AKERSHUS	14. 10.		s/s AKERSHUS	14. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VESTA	28. 9.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10
			s/s LUNA	14. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	7/9. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	10. 10.
		co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	30/2. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	3. 10.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	30/2. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	3. 10.
s/s LWÓW*	7/9. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	10. 10.
		Manchester/Liverpool		
s/s SVANHOLM	2. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SVANHOLM	2. 10.
s/s KATHOLM	9 10.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	9. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	27. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	28. 9.
s/s HAARLEM	4. 10.	co tydzień	s/s HAARLEM	5. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	30. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	30. 9.
s/s FAUNA	7. 10.	co tydzień	s/s FAUNA	7. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	1. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	2. 10.
s/s PUCK	8. 10.	co tydzień	s/s PUCK	9. 10.
s/s FORTUNA	3. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	3. 10.
s/s NIOBE	7. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	7. 10.
s/s BUTT	30. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	30. 9.
s/s WIBORG	1—4. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	1—4. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	1. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	2. 10.
s/s HEL	8. 10.	co tydzień	s/s HEL	9. 10.
s/s BUTT	30. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	30. 9.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	24. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	28. 9.
	8. 10.	co 2 tygodnie		12. 10.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	29. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	30. 9.
s/s HALFDAN	13. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	14. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AUG. SCHULTZE	26. 9.
s/s MELILLA	12. 10.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	12. 10.
		Valencia — Barcelona		
s/s BODIL	12. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	16. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo	
s/s IBERIA 2. 10. s/s SCANDINAVIA 20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MARSALA 27. 9. s/s IBERIA 9. 10.
	Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles	
s/s BROHOLM 29. 9. s/s TOMSK 17. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM 29. 9. s/s TOMSK 17. 10.
	Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo	
s/s STATEK ok. 1. 10.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	STATEK ok. 1. 10.
	PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	
m/s VIKINGLAND* 27. 9. s/s FREDENSBORG 9. 10. s/s SMALAND* 12. 10.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s WIBORG 27. 9. m/s VIKINGLAND* 4. 10. s/s FREDENSBORG 10. 10.
	Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	
s/s BIRGIT 14/15. 10.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s BIRGIT 14/15. 10.
	Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	
m/s LEWANT* 8. 11.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA 22/24. 10.

B. Porty dalsze

	Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	
s/s ARGOSY* 3. 10. s/s CITY OF FAIRBURY* 19. 10.	*(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANPENN* 27. 9. s/s SCANYORK* 4. 10.
	New York — Halifax	
m/s PIŁSUDSKI* 8. 10. 1. 11.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 12. 10. 4. 11.
	Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma	
s/s AUG. SCHULTZE 26. 9. s/s MELILLA 12. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE 26. 9. s/s MELILLA 12. 10.
	Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires	
m/s LIMA ok. 2. 10. m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 15. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA 26. 9. m/s LIMA 10. 10.
s/s BORE IX 14. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA 18. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s KAAPAREN	21. 10.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
s/s PERSEUS	w porcie	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s PERSEUS s/s CITY OF PERTH s/s TITAN	28. 9. 19. 10. 9. 11.
m/s TIRADENTES	20. 10.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA m/s FORMOZA m/s TIRADENTES	29. 9. 26. 10. 16. 11.
m/s VASAHOLM m/s TROLLEHOLM m/s TOLEDO	5. 10. 14. 10. 24. 10.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	21. 10.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 września:

s/s CRUX outsider po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s VESTA lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s FREYA po drzewo, Bergenske.
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s KULDIGA po węgiel, Bergenske.
s/s UTKLIPPAN po węgiel, Bergenske.
s/s GARNES po węgiel, Bergenske.
ż/m YRSA z ładunkiem śrutu soji. PAM.

29 września:

s/s SKJOELD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BROHOLM lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HUXTER lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s ANNELIESE lin. po ładunek do Rygi/Lubeki, Lenczat.

30 września:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PUŁASKI z powrotną wycieczką z Kopenhagi, Gd. Am. L. Ż.
s/s BALTONIA lin. (lub 2-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 2-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.
s/s VESTANVIK po węgiel, Bergenske.
s/s ENGLAND po węgiel, PAM.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.
s/s MAURITA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.
s/s BOLLAN ze złomem, PAM.

1 października:

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. dla wyład. i ładowania do wsch. Norwegji, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. dla ładowania do zach. Norwegji, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s AFROESSA po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, PAM.
s/s BARA ze złomem, Rummel & Burton.

2 października:

s/s IBERIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s LIMA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s SATURN po węgiel, PAM.
s/s HERMAN po węgiel, Bergenske.
s/s HERMES po węgiel, Bergenske.
s/s HAMMOND LANE ze złomem, PAM.

3 października:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania. Am. Sc. Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.

4 października:

s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 października:

m/s VIKINGLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska - Levant.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s FÖHR lin. dodatk. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s TRIO po węgiel, PAM.

6 października:

zgłoszeń jeszcze nie było.

7 października:

s/s LWÓW lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s LECH lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BRISK lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania,

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 października 1935 r. | NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

XVI. Międzynarodowy Kongres Żeglugi

W pierwszej połowie września odbył się w Brukseli XVI Międzynarodowy Kongres Żeglugi.

Kongresy te urządzane przez stałą Assocjację M. K. Ż., a powtarzające się co 3 — 4 lata, zajmują się kwestjami żeglugi śródlądowej i morskiej — głównie w zakresie dziedziny naukowo - technicznej.

Każdy kongres ustala szereg problematów do zbadania na kongresie następnym. — Wszyscy życzący mają możność nadesłania swych referatów do biura Assocjacji, która je drukuje i rozsyła wszystkim członkom. — Pozatem Biuro wyznacza generalnych referentów — zwykle spośród osób należących do kraju, w jakim kongres ma się odbyć, którzy studjują dokładnie wszystkie przedstawione w danem zagadnieniu referaty i opracowywują referat generalny, w którym starają się sprecyzować ogólne wnioski.

Generalne referaty stanowią podstawę do debat w czasie kongresu. Wnioski przyjęte przez Kongresy są przyjmowane we wszystkich krajach za wytyczne w pracach, dotyczących urządzenia dróg śródlądowych i portów.

Debaty na kongresach są prowadzone w trzech głównych językach: angielskim, francuskim i niemieckim oraz w języku kraju, w którym kongres się odbywa. W tych językach są również drukowane i prace kongresów.

W czasie trwania kongresu, któremu zwykle patronują głowy Państw, są urządzane liczne wycieczki celem zwiedzania najbardziej interesujących robót na drogach śródlądowych i portach.

Korzystając z kongresów, na których spotykają się przedstawiciele techniki wszystkich państw, — członkowie dzielą się swem doświadczeniem, swemi spostrzeżeniami oraz radzą się jeden drugiego w bardzo czasem trudnych problematach, dotyczących gospodarki wodnej.

W związku z tem, Międzynarodowe Kongresy Żeglugi są uważane za mózg techniczny świata w dziedzinie budownictwa hydrotechnicznego.

XVI Kongres w Brukseli, miał program b. interesujący. W sekcji żeglugi śródlądowej były poruszone zagadnienia następujące:

Regulowanie poziomu wód na rzekach kanalizowanych oraz regulowanie odpływu wody.

Urządzenie rzek, ujętych w obramowania z punktu widzenia żeglugi oraz ochrony terenów nadbrzeżnych.

Forma przekroju kanałów i rzek w związku z niszczącym wpływem ruchu statków. Współczesne typy ruchomych przegród (barrages).

Przykłady budowy fundamentów budowli nabrzeży, ścian, śluz itd. na złych gruntach. Wpływ wód podskórnych i zmiany ich poziomu.

W sekcji żeglugi morskiej rozpatrywano sprawy budowy portów na plażach piaszczystych i przy lagunach.

Budowle w morzu o ścianach prostopadłych. Działanie fal. Metody obliczeń i konstrukcji.

Wymiary urządzeń portowych (basenów, nabrzeży, śluz itd.) w portach morskich, w

związku z wymaganiami żeglugi transatlantyckiej.

Dragi wielkiej mocy. Problemat silników, wydajność. Największa głębokość. — Praca przy złej pogodzie, (przy fali). Sposoby ustalenia kosztów własnych 1-go metra sześciennego.

* * *

— Niestety, w wielkiej ilości przedstawionych referatów nie było ani jednego z Polski. Wszystkie te problematy mają aktualne znaczenie dla Polski, która stoi przed temi samemi zagadnieniami. Pod tym względem korzystanie ze światowego doświadczenia w tej dziedzinie jest nieodzowne. —

W związku z tem, należy się cieszyć, że tym razem Kongres był lepiej obesłany przez Polaków, niż kongresy uprzednie, przyczem polscy członkowie przyjęli udział w pracach obydwóch sekcyj. Ze strony polskiej przyjęli udział w XVI kongresie pp. Naczelnik Wydziału Min. Przemysłu i Handlu Bomas-Romański, Dyr. Juljan Rummel, Nacz. Wydz. Min. Komunikacji Tillinger, naczelnik wydziału Urzędu Morskiego w Gdyni Wenda. Z Gdańska z ramienia Rady Portu p. Nagórski, Brunst i Dreszer.

Miejmy nadzieję, że na następne kongresy zostaną przedstawione referaty i z Polski, a byłoby wskazanem, aby Rząd Polski mógł z czasem zaproponować urządzenie jednego z przyszłych kongresów w Polsce, wówczas będziemy mogli pokazać gościom z całego świata nie tylko Gdyni, ale i znaczne postępy w dziedzinie urządzenia naszych dróg wodnych śródlądowych, uważanych wszędzie za jeden z najbardziej ważnych czynników gospodarczego rozwoju kraju.

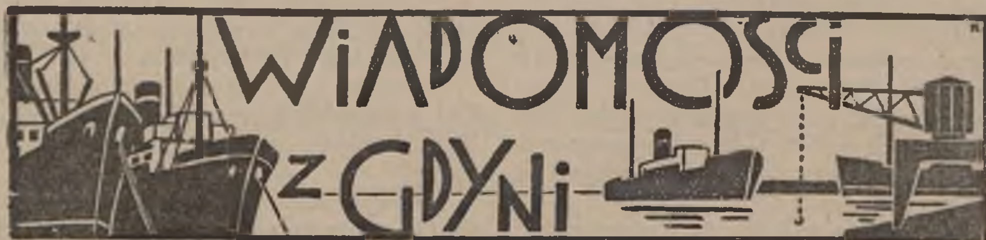
Z licznych zorganizowanych w czasie kongresu wycieczek, nadmienić należy zwiedzenie portów morskich w Brukseli i Gandawie, połączonych z morzem kanałami przepuszczającemi statki morskie, w Seebrügge i Ostendzie doskonale urządzonych portów rybackich i jednego z największych portów kontynentu Europy — Antwerpji.

Niezwykle interesującą była wycieczka na jeszcze nie całkowicie wykończony kanał Alberta, o długości około 130 kilometrów, który ma łączyć Liege z Antwerpją. Kanał o znacznej głębokości, zbudowany kosztem nie mniej jak 2 miljardy frs. bely, będzie dostępny dla statków do 2000 ton pojemności. Kanał przecina na znacznej przestrzeni pagórki o wysokości do 60 m., co daje pojęcie o ogromnych wykopach, jakie trzeba było wykonać.

Na zachodzie Europy ogromne znaczenie dróg wodnych stanowi dawno przyjęty aksjomat. Uważają tam, że bez tych dróg, bez stale doskonalonych portów nie może być mowy o racjonalnem zagospodarowaniu kraju. Wzdłuż kanałów są zwykle tworzone tereny dla celów przemysłowych, popyt na które istnieje nawet i w obecnych kryzysowych czasach.

Z Belgji, gdzie zwiedzono i szereg położonych nad wodą wielkich zakładów przemysłowych — członkowie Kongresu udali się do Holandji celem zwiedzenia b. interesujących prac przy osuszeniu Süder See oraz wielkich kanałów, dających możność dostępu do wnętrza kraju dużym okrętom morskim. Najbardziej interesującym jest kanał do Amsterdamu, posiadający największą w Europie śluzę, przepuszczający wielkie okręty transoceaniczne do stolicy Holandji.

Wielkie zainteresowanie wzbudziły demonstracje kinematograficzne badań w laboratorjach hydrotechnicznych, które stanowią obecnie ważny przyczynek przy projektowaniu budowli na wodach śródlądowych i morskich.



UDZIAŁ IZBY W RADZIE MUZEUM PRZEMYSŁU I TECHNIKI W WARSZAWIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni narówni z innemi izbami jest członkiem popierającym Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie i należy do Rady Muzeum. Przedstawicielem Izby na zebraniach Rady będzie wiceprezes Izby inż. Alfred Dziedziul.

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 1 października w Urzędzie Morskim odbyło się posiedzenie T. Rady Portu pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na posiedzeniu tem omawiano sprawy inwestycyjne, opłat magazynowych, opartych na nowych

zasadach, sprawy usprawnienia ruchu kolejowo — portowego przez podstawianie specjalnych pociągów osobowych do dworca morskiego w związku z rozwojem turystyki, oraz ruchu morsko — pasażerskiego, sprawy eksploatacyjne i bieżące.

Bezpośrednio po zebraniu Rady odbyło się wyświetlenie filmu w Morskiem Oku, który przeznaczony ma być dla propagandy portu gdyńskiego zagranicą.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC WRZESIEŃ 1935 R. —

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień 1935 r. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 647.769,5 t. (w sierpniu 768.958,3 t), z czego na obrót zamorski przypada 639.846,6 t (w sierpniu 754.448,5 t). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 64.632,9 t (w sierpniu 81.104 t), a na wywóz 575.213,7 t (w sierpniu 673.344.5 t). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 7.922,9 t (w sierpniu 14.460,7 t).

Ogólne obroty towarów w miesiącu wrześniu w porównaniu do miesiąca ubiegłego zmniejszyły się o 121.188,8 t, a w porównaniu do miesiąca września roku ubiegłego zmniejszył się nieznacznie — o 2.083,9 t.

Szczegółową analizę obrotów podamy w następnym numerze.

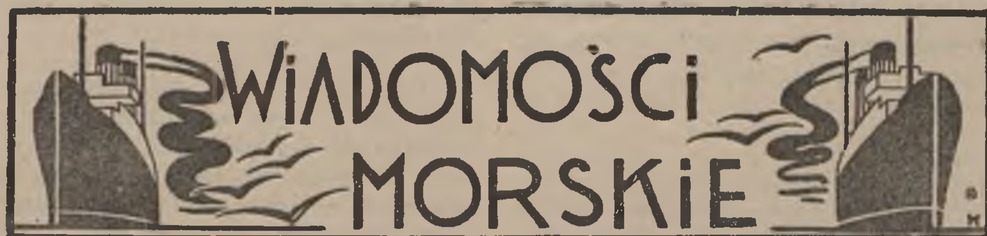
TOW. OKRĘTOWE ITALO-SOMALA NIE ZWINIE KOMUNIKACJI Z GDYNIĄ.

Towarzystwo okrętowe Italo - Somala, utrzymujące od przeszło roku regularną komunikację między portami Włoch i Gdynią, w ostatnim czasie zmuszone było do przerwania chwilowo ruchu na tym odcinku. Obecnie towarzystwo to komunikuje, że regularność linji będzie nietylko utrzymana, ale obsługa zostanie ulepszona. W krótkim czasie zostanie ustalony nowy rozkład jazdy. Towarzystwo wspomniane buduje, dla utrzymania z Gdynią regularnej komunikacji, trzy szybkobieżne współczesne motorowce, dostosowane do przewozu owoców.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 26 września 1935 r. Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Juljana Rummla i Franciszka Marszała następujące osoby:

1. p. Zofję Dowgiałło-Narbut z Gdyni — w charakterze próbobiorcy dla cukru i nawozów sztucznych;
2. p. Wacława Fedorowicza z Gdyni — w charakterze dyspaszera;
3. p. Czesława Jakubowskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa;
4. p. Franciszka Rytlewskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla kawy, herbaty, orzechów, jąder orzechowych, kakao, owoców suszonych, sardynek i konserw.



ZMNIEJSZENIE RUCHU TOWAROWEGO W ROTTERDAMIE.

W porcie Rotterdamu notowany jest od kilku miesięcy zmniejszony ruch towarów tak masowych jak i drobnicowych. Ruch masowych towarów zmniejszył się wskutek odciągnięcia ich do Antwerpji, która na skutek porozumienia z interesantami zaplecza niemieckiego, między innemi przez oddanie przemysłowi niemieckiemu budowy mostów przeładunkowych „Stokatry“ zdołała zapewnić sobie ruch towarów masowych do Niemiec i z Niemiec. Co do drobnicy to Rotterdam nigdy nie górował w przeładunku jej nad Antwerpją, ale zmniejszenie obecne jej ilości silnie niepokoi władze portowe i miejskie (port należy do miasta) Rotterdamu.

W odciąganiu ładunków od Rotterdamu uczestniczy również w dużej mierze niemiecki Emden, którego rozwój powojenny wyprzedza znacznie rozwój Bremy i Hamburga. Jego konkurencja dotyczy jednakże tylko niektórych ładunków masowych, w pierwszym rzędzie importowanej rudy dla potrzeb przemysłu metalurgicznego zachodnich Niemiec.

MARYNARKA HOLENDERSKA OTRZYMAŁA KREDYTY RZĄDOWE.

Pierwsza izba parlamentu Holandji uchwaliła we wrześniu kredyt w wysokości 8.200.000 florenów na rok 1935 dla holenderskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej. Pożyczka ta była rozważana od dłuższego czasu i traktowana w kompetentnych kołach jako

niewystarczająca. Istotnie, sprzedaże dobrze utrzymanych i niezbyt starych statków holenderskich zagranicę, przeważnie w ręce sowieckie lub włoskie nadal trwają i w Holandji istnieje obawa, że się zostanie bez statków, gdyż nowych statków na własny rachunek buduje się bardzo mało.

ROZWÓJ BUNKROWANIA W GIBRALTARZE.

W ostatnich dwóch latach bunkrowanie w Gibraltarze, który zawsze był ważnym punktem zaopatrywania i bunkrowania okrętów, rozwinęło się nadzwyczajnie. Przyczyniło się do tego przedewszystkiem zniesienie opłat portowych dla statków zawijających do Gibraltaru tylko po bunker. Wpływy portowe z tego tytułu zmalały, jednakże ruch portowy i bunkrowanie ogromnie się ożywiły. W tymże 1932 roku zbudowano nowe urządzenia dla szybkiego bunkrowania, co również zwiększyło atrakcyjność dla statków Gibraltaru.

Oto dowody liczbowe: w r. 1932 zabunkrowano 187.510 ton, w r. 1933 — 248.188 ton, w r. 1934 — 484.169 ton, w styczniu br. załadowano już 62.000 ton węgla bunkrowego, zwiększenie więc bunkrowania w Gibraltarze rozwija się dalej w szybkiem tempie. Godne jest uwagi, że Gibraltar niejednokrotnie jest portem przeznaczenia niektórych partyj polskiego węgla, większość tych partyj idzie jednakże do Gibraltaru „na zlecenie“ i tam nie pozostaje.

Najbliższym wielkim portem dla bunkrowania węglowego, konkurującym z Gibraltarem jest Oran na wybrzeżu Algierji.

MOŻLIWOŚĆ PODNIESIENIA STAWEK FRACHTOWYCH W KIERUNKU AUSTRALJI.

W kierunku Australji ustalone zostały od pewnego czasu frachty minimalne, utrzymane jednakże według „Fairplay“ na zbyt niskim poziomie, wobec czego należy się liczyć z możliwością podniesienia ogólnego tych stawek.

AMERYKAŃSKIE KOLEJE POPIERAJĄ TRANSATLANTYCKI RUCH TURYSTYCZNY Z EUROPY.

W bieżącym sezonie wielkie koleje transkontynentalne Ameryki Północnej łącznie z Canadian Pacific Railway wprowadziły bilety powrotne od głównych portów amerykańskich wgłąb lądu i z powrotem, ze zniżką na powrotnej drodze w wysokości 50%.

Rozwój turyzmu na wielką skalę, którego oczekujemy mimo kryzysu obok większego wyrównania stopy życiowej po obu stronach oceanu zapewne spowoduje zastosowanie podobnej polityki zniżek kolejowych również w Europie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE CZĘŚCIOWEGO WYKORZYSTYWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU ORAZ ZAŚWIADCZEŃ UPRAWNIAJĄCYCH DO ZASTOSOWANIA ULG CELNYCH.

Ministerstwo Skarbu zarządziło okólnikiem z dnia 6 września br., że pozwolenia, wydawane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na prawo przywozu towarów zakazanych mogą być częściowo wykorzystywane nie więcej jak przy pięciu zgłoszeniach celnych bez względu na to, czy zgłoszenia te składane są jednocześnie, czy też w pewnych odstępach czasu.

Jeżeli strona przy pięciu zgłoszeniach celnych nie wyczerpie kontyngentu podanego w danem pozwoleniu, to traci prawo do wykorzystania reszty na podstawie tego pozwolenia, chociażby okres ważności pozwolenia jeszcze nie minął.

Takie samo zarządzenie wydało Ministerstwo Skarbu w sprawie wykorzystywania zaświadczeń Izb Przemysłowo - Handlowych, uprawniających, stosownie do rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, do zastosowania cła zniżonego lub zwolnienia od cła.

Powyższe zarządzenia dotyczą pozwoleń przywozu lub zaświadczeń, wydanych począwszy od 1 października 1935 r. Pozwolenia przywozu lub zaświadczenia na zastosowanie ulgi celnej, wystawiane przed powyższym terminem, mogą być wykorzystywane na warunkach poprzednich.

Izba nadmienia, że Ministerstwo Skarbu chciało wprowadzić z dniem 1. X. br. stosowanie pozwoleń przywozu względnie zaświadczeń na ulgi celne tylko do jednej odprawy celnej. Dzięki jednak interwencji tutejszej Izby, popartej przez Centralną Komisję Przywozową i Ministerstwo Przemysłu i Handlu złagodziło pierwotny swój projekt.

Podając powyższe do wiadomości, Izba Przemysłowo-Handlowa zwraca firmom uwagę na żądanie we wnioskach o przywóz wzgl. o zaświadczenia na ulgi celne takiej ilości odcinków pozwoleń względnie zaświadczeń, aby mogły być wykorzystane w całości przy pięciu odprawach celnych.

O MOŻLIWOŚCIACH EKSPORTU POLSKICH ARTYKUŁÓW DLA PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO WIELKIEJ BRYTANJI.

W związku z rozwiniętym handlem importowym śledzi angielskich do Polski rzuciliśmy niedawno na łamach „Biuletynu“ myśl zainteresowania się polskich sfer eksportowych Wielką Brytanją, jako rynkiem zbytu dla szeregu naszych artykułów. Chodzi nam o wskazanie realnych możliwości wykorzystania polskiego eksportu dla obsługi rozległego przemysłu śledziowego angielskiego, który mógłby pokrywać swe zapotrzebowanie u nas jako w kraju, z którym łączą go już od dość dawna rozległe stosunki handlowe.

Zwrócić należy przedewszystkiem uwagę na możliwości zbytu w tej dziedzinie artykułów polskich zarówno dla przemysłu beczkarskiego, jak i solarniczego śledzi. Wchodziłyby tu w grę z jednej strony: jodłowe klepki do beczek, obręcze wiklinowe, szpunty sosnowe oraz żelazne obręcze do beczek, z drugiej strony natomiast artykuł masowy: sól. Z uwagi na spodziewane zainteresowanie naszych sfer gospodarczych eksportem wymienionych artykułów, podajemy niżej bliższe informacje dotyczące ich wymiarów, jakości oraz pożądanego gatunku.

Klepki do beczek. Do wyrobu beczek, przeznaczonych dla przemysłu śledziowego używa się wyłącznie jodły szwedzkiej (skandynawskiej), a to dlatego, że jest to drzewo lekkie, miękkie, spoiste, o cienkich słojach oraz giętkie. Klepki muszą być z jodły dobrej jakości, nieprzepuszczające solanki. Na rynek angielski drzewo to przychodzi już w formie deseczek dostosowanych do standartowych wymiarów szkockich beczek. Cena drzewa loco porty wschodnio-angielskie wynosi za 1000 stóp kubicznych 5 £, 10 s. Z ilości tej, t. j. 1000 stóp kubicznych, można wyrobić przeciętnie 68 całych lub 104 półbeczek. Należy jeszcze zwrócić uwagę na okoliczność, że drzewo używane do budowy beczek, nie może być łatane, popękane, ani też posiadać średnich wymiarów sęków. Klepki muszą być dobrze wypalane, aby je można było wygiąć do wymaganych rozmiarów. Grubość klepek winna wynosić od ½ do ¾ cala, szerokość ich natomiast nie może przewyższać 6 cali w najszerszem miejscu (środkowa część). Dotychczas zapotrzebowanie owe na drzewo jodłowe do wyrobu beczek pokrywa Anglja w Szwecji i Kanadzie.

Obręcze żelazne i wiklinowe. Dla spajania klepek przy budowie beczki używa się obręczy żelaznych i wiklinowych. Obręcze żelazne są używane do beczek, zawierających śledzie sezonów późniejszych, obręcze wiklinowe natomiast do beczek sezonów wczesnych (letnich). Obręcze żelazne są sprowadzane w formie wstęg o rozmiarach: długość 60.5 cali, szerokość 2 cale, grubość 0,359 cala — kaliber nr. 16, na obręcze zewnętrzne i to dla dużej beczki. Wymiary obręczy wewnętrznych wynoszą: długość 67 cali, szerokość 2¼ cala, grubość 0,391 cala kalibru nr. 18. Wymiary obręczy dla pół-beczki są następujące: obręcz zewnętrzna— długość 49,5 cali, szerokość 1,5 cala, grubość 0,375 cala, kaliber nr. 17; obręcz wewnętrzna— długość 55 cali, szerokość 1¾ cala, grubość 0,406 cala kaliber. Obręcze te sprowadza dotychczas Anglja z Niemiec w postaci i wymiarach wstęg wymienionych wyżej. Za jedną tonę takich wstęg płacą ca 4 £. Towar ten przychodzi we wiązkach; tona zawiera 14 wiązek po 27 wstęg w każdej.

Obręcze wiklinowe winny mieć następujące, wymagane wymiary: długość prętu dla dużej beczki — 7,5 stóp, długość dla pół-beczki — 6,5 stóp. Obręcze wiklinowe sprowadza dotąd Anglja przeważnie z Francji. Cena hurtowa w Wielkiej Brytanji za jeden pęk wiklin, w którym jest 120 prętów wynosi 6 s.

Szpunty wyrabia się z drzewa sosnowego i to przeważnie z odpadków już na miejscu. Nie mniej jednak nie wyklucza się możliwości zaopatrywania w szpunty, sprowadzane już w stanie gotowym i w wielkich ilościach.

Sól. Bardzo ważnem zagadnieniem w przemyśle solarniczo - śledziowym jest jakość soli, używanej do zasalania śledzi. Sól, która ma służyć do tego celu, winna być gruboziarnista, szorstka, trudno rozpuszczająca się w wodzie, aby proces solenia odbywał się wolno, jak również pewien procent soli powinien być nierozpuszczalny, a to, by uchronić śledzie od bezpośredniego zetknięcia się w beczce tj. zapobiec zbytniemu gnieceniu się ich. Równocześnie winna ona być dość mocna w swojej konsystencji, aby umożliwić przejście solanki do każdej warstwy śledzia. W Anglji używa się przeważnie do solenia śledzi soli hiszpańskiej t. zw. „Torreviejo salt“, która odpowiada wszystkim warunkom wymaganym w tym przemyśle, a co najważniejsze, śledź zasolony tą solą nie jest zbyt ostry w smaku. Do zaprowadzenia soli hiszpańskiej na rynku angielskim przyczyniła się znacznie jej niska cena. Za sól tę mianowicie loco Jarmouth płacą solarze 27 s. 6 d. za tonę, podczas gdy sól angielska oraz sól niemiecka (t. zw. Rock salt) jest droższa, pomijając już fakt, że także mniej odpowiada temu celowi.

Reasumując wszystko, cośmy o poszczególnych artykułach powiedzieli przy uwzględnieniu wymagań oraz potrzeb rynkowych — angielskich, należy wyrazić nadzieję, że zarówno producenci wikliny, przemysłowcy drzewni i huty żelazne, jak również Państwowy Monopol Solny — zainteresują się bliżej możliwościami eksportowemi swej wytwórczości. Możemy przy tej sposobności zaznaczyć, że należałoby zwrócić baczniejszą uwagę nietylko na Anglję, lecz również na ośrodki przemysłu śledziowego krajów skandynawskich.

Ten ostatni rynek wymaga opracowania tematu w osobnym i specjalnym artykule. Na tem miejscu należy jednak życzyć sobie, aby nie zaniedbywano prób podobnych do przeprowadzonej w r. 1934, kiedy to z Gdyni wyszedł pierwszy transport soli dla celów solarniczych, do Islandji.

Bliższe informacje oraz adresy importerów angielskich na wymienione artykuły — można uzyskać za pośrednictwem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.

E. U.

DOSTAWY DROBIU NA RYNEK GDAŃSKI W DRUGIEJ POŁOWIE PAŹDZIERNIKA.

Wywóz drobiu do W. M. Gdańska, w okresie od 15 do 31. bm., zgodnie z uchwałą Komisji Rozdzielczej w Toruniu, ma być uskuteczniony bezpośrednio przez producentów z powiatów kaszubskich, oraz częściowo przez handlarzy z powiatu chojnickiego.

W związku z tem zaświadczenia wywozowe w podanym okresie nie będą wydawane firmom handlowym. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poczyni odpowiednie kroki, aby z początkiem listopada firmy handlujące drobiem, ponownie uzyskały możność dostarczania drobiu na rynek W. M. Gdańska.

MOŻLIWOŚĆ PODWYŻKI CŁA WWOZOWEGO W CHINACH.

Polska Ag. Morska w Gdyni i Gdańsku jako agent linji żegl. Gdynia-Daleki Wschód (Far East Line), utrzymującej regularną 3-tygodniową komunikację pomiędzy Gdynią a portami Dalekiego Wschodu podaje do wiadomości, że według otrzymanych informacyj od agentów w Shanghai'u istnieje możliwość podwyżki cła wwozowego w Chinach z dniem 1. 1. 1936 roku.

Ostatnim statkiem przybywającym do portów chińskich przed dniem 1. 1. 1936 r. jest statek „City of Perth" odchodzący z Gdyni w dniu 19 października 1935 r.

O wszelkie bliższe informacje należy zwrócić się do agentów linji w Gdyni lub Gdańsku.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA ŻĄDANE PRZEZ WŁOCHY.

W związku z nowym systemem reglamentacji handlu zagranicznego świadectwa pochodzenia niezbędne są dla tych wszystkich towarów, które korzystają ze zniżek celnych konwencyjnych oraz tych, których import podlega ograniczeniom. Wobec tego, że system sam nie został jeszcze zupełnie ustalony i ulega ciągłym modyfikacjom i zmianom, nie wydano dotąd ujednostajnionych definitywnych przepisów w sprawie świadectw pochodzenia. Państwowy Instytut Eksportowy przypomina, że według przepisów dotychczasowych świadectwo pochodzenia dla towarów wysyłanych do Włoch winno być sporządzone przez Urząd Celny lub przez Izbę Przemysłowo-Handlową; potwierdzenie przez włoską placówkę zagraniczną nie jest potrzebne.

WARUNKI ZBYTU WÓDEK W PALESTYNIE.

W Palestynie z pośród wódek najbardziej konsumowane są wódki wyrobu krajowego produkowane z winogron, pozatem zaś wódka litewska podobna do polskich wódek monopolowych. Moc obu tych wyrobów wynosi około 50°.

Pozatem bardzo poważna jest konsumcja whisky wyrobu znanych angielskich firm, jak Black & White, John Haig i innych, o cechach następujących:

a) moc: 45—50°,
b) barwa i smak: powszechnie znany,
c) kolor butelek: butelki oryginalne, w jakich dane rodzaju whisky bywają na całym świecie sprzedawane,
d) kształt okrągły, pojemność 0,70 l.,
e) butelka jest dość masywna i waży około 70 dkg.,
f) zamknięcie korkiem jest częstsze, spotyka się też jednak i kapsle metalowe,
g) w handlu detalicznym wynosi cena butelki około 350 milsów, cena zaś półbutelki jest stosunkowo droższa. W handlu hurtowym uzyskują często więksi odbiorcy pewien procent półbutelek po cenie stosunkowo równej butelkom całym.

Etykiety modernistyczne na wódkach trafiają najlepiej do gustu miejscowej publiczności. Nazwy jak „Brandy"; „Whisky"; „Gin" i t. p. mogą być umieszczane tylko na takich produktach, których istota nazwom tym odpowiada. W przeciwnym wypadku zachodzi możliwość konfiskaty towaru. Na etykiecie nie wolno zamieszczać oznaczeń jak „Patent", „Registered", „Trade Mark" i t. p., o ile dany towar nie uzyskał w Palestynie ochrony znaku wzgl. patentu. Wolno natomiast zamieszczać napisy jak np. „Registered in Poland", ponieważ nie może to wywołać fałszywego wrażenia rejestracji w Palestynie. Pożądany, choć nie wymagany bezwzględnie, jest napis „Made in Poland". Wymienienie roku produkcji, ani też pochodzenia spirytusu nie jest na etykietach wódek wymagane. Zwyczajowo zysk kupiecki przy sprzedaży wódek wynosi 25—35%.

Cło zależy wyłącznie od pojemności i wynosi:

w butelkach do 25 ctl 50 milsów od butelki
w butelkach powyżej 25 ctl do 40 ctl 75 milsów od butelki
w butelkach powyżej 40 ctl do 80 ctl 150 milsów od butelki

w butelkach powyżej 80 ctl 200 milsów od litra
w innych pojemnikach 250 milsów od litra
alkohol denaturowany 40 milsów od kilograma
alkohol niedenaturowany 250 milsów od litra.

Ponadto istnieją opłaty akcyzowe oraz opłaty za zezwolenia przywozowe. Ani cło jednak, ani żadne koszty i formalności związane z przywozem, nie obchodzą zagranicznego eksportera, ponieważ kupcy miejscowi zakupują towar cif port odbiorczy i sami troszczą się o wyładowanie, cło i dalsze wymogi.

Zaznaczyć należy, że import wymaga zezwolenia, o które starają się wyłącznie kupujący. Moc wódek dopuszczonych do sprzedaży ograniczona jest do 60°.

Najczęściej sprzedaje się w Palestynie wóki za weksle płatne po 3—4 miesiącach. W najlepszym wypadku uzyskać można płatność gotówką przy odbiorze dokumentów, za potrąceniem około 5% skonta. Otwieranie akredytyw płatnych w krajach nadawczych nie jest natomiast spotykane.

(Konsulat R. P. w Tel-Aviv).

IMPORT KROCHMALU I MĄKI ZIEMNIACZANEJ DO ALGIERJI.

Poniższe dane charakteryzują import krochmalu i mąki ziemniaczanej do Algierji w roku 1934:

	z Francji	z Holandji	z Niemiec
Krochmal	1.420 q	—	—
Mąka kartoflana	268 q	21 q	6 q

Jak wynika z tego zestawienia Algierja nie jest wielkim konsumentem tych artykułów. Pozatem niema śladu wwozu polskiego, choć możliwości importowe istnieją, ponieważ artykuły te należą do grupy tych nielicznych produktów, których wwóz nie podlega żadnym ograniczeniom kontyngentowym.

Handel hurtowy krochmalem i mąką ziemniaczaną jest skoncentrowany w rękach kilku najpoważniejszych firm, których spis znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym.

Należy zanotować:

a) co się tyczy krochmalu — firmy te zaopatrują się bezpośrednio u producentów, głównie we Francji; należy więc bezpośrednio składać oferty firmom odbiorczym, przesyłając jednocześnie próbki;

b) co zaś do mąki kartoflanej — firmy te zazwyczaj sprowadzają ten artykuł za pośrednictwem reprezentantów.

Do krochmalu pochodzenia polskiego jest stosowana taryfa celna minimalna — 150 fr. za 100 kg. brutto.

Do mąki kartoflanej jest stosowana również taryfa celna minimalna — 156 fr. za 100 kg. brutto.

Ceny należy kalkulować cif Algier. Dla krochmalu — zapłata po przedłożeniu dokumentów, co do mąki kartoflanej — niektóre firmy żądają kredytu od 30 do 60 dni.

Ceny hurtowe rynku algierskiego są następujące: krochmal — fr. 4.20 za 1 kg; mąka kartoflana — fr. 2.20 do 2.45 za 1 kg.

Krochmal należy przesyłać w pudełkach — 2 kg, 1 kg, 500 gr, 250 gr, 100 gr, 60 gr, mąkę kartoflaną — w podwójnych workach po 100 kg.

Konsulat R. P. w Algierze może udzielić odpowiedniej pomocy w nawiązaniu stosunków handlowych.

P. I. E.

INKASO NALEŻNOŚCI ZAGRANICZNYCH

Dla wiadomości eksporterów polskich, interesujących się sprawą techniki inkasa należności zagranicznych, podajemy, że tego rodzaju tranzakcjami jak również załatwianiem innych zagranicznych eperacyj bankowo-finansowych zajmuje się Państwowy Bank Rolny, który jest wyspecjalizowany zwłaszcza w kwestjach eksportu produktów rolnych, mianowicie: bekonów, mięsa, masła, jaj, drobiu żywego i bitego, konserw, zbóż, nasion, dykt itp. Państwowy Bank Rolny posiada szeroko rozgałęzioną sieć korespondentów zagranicznych, a ponadto utrzymuje stosunki z bankami największych ośrodków finansowych świata. Wykaz korespondentów Banku oraz bliższe informacje znajdą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1935 ROKU.

ALGIERJA. Wwóz większych ilości (ponad 1000 kg jednorazowo, lub ponad 15.000 kg miesięcznie) nafty, surowego oleju, derywatów i produktów pochodnych naftowych może być dokonywany przez osoby prywatne tylko za zezwoleniem Gubernatora Generalnego.

BELGJA. Opłata importowa od świń i wieprzowiny została zniesiona; opłata licencyjna na masło uległa obniżeniu do 6 fr.

CZECHOSŁOWACJA. Sbirka zak. a narizeni z dnia 9. bm. przynosi następujące zmiany ceł dodatkowych na zboże z ważnością od dnia 10 września br.:

poz. 23	pszenica	12 Kc.	(dotychczas	2 Kc.)
poz. 24	żyto	26 „	„	21 „
poz. 25	jęczmień	31 „	„	25 „
poz. 26	owies	23 „	„	20 „

EGIPT. Opłata konsumcyjna od benzyny i white spirit'u została podwyższona z 81 na 93 P. T. od 100 kg.

FRANCJA. Dnia 31 ub. m. opublikowane zostały dekrety wprowadzające przymus znakowania nowych wyrobów srebrnych, tkaniny drucianej (siatki drucianej) i druków tłoczonych.

GRECJA. Rozporządzenie z 26 ub. m. wprowadziło nowe przepisy normujące sprawę rachunków i faktur przy wwozie maszyn.

Uległo zmianie cło na chirurgiczne narzędzia.

GWATEMALA. Poczynając od 15 listopada br. wszystkie towary wwożone z zagranicy winny być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. W dniu 30 ub. m. Minister Spraw Ekonomicznych zarządził, iż poczynając od 4 b. m. opłaty monopolowe na wszystkie zboża i wytwory zostają podwyższone o hfl. 0,50. Zarządzenie to spowodowane zostało poważnym spadkiem wewnątrz kraju cen żyta i jęczmienia oraz stanem funduszu rolniczo-kryzysowego.

Z uwagi na podniesienie opłaty monopolowej o hfl. 0,50 ceny żyta i jęczmienia podniosą się wewnątrz kraju o hfl. 0,50, opłata bowiem denaturyzacyjna pozostaje bez zmian.

Jednocześnie od dnia 4 bm. zostaje podwyższona o hfl. 0,50 (ustalana co tydzień) opłata monopolowa na makuchy oraz ustala się opłatę hfl. 0,50 od makuchów, wyrabianych wewnątrz kraju (płatne przy dostawie towaru).

Rząd holenderski nabył w Niemczech 13.000 ton pszenicy plonu 1934. Tranzakcja ma charakter kompensacyjny — Holandja otrzymała wzamian możność wyeksportowania do Niemiec ok. 15.000 sztuk mrożonej wieprzowiny, stanowiącej całkowitą pozostałość holenderskiego Monopolu Wieprzowego, którą nie dało się sprzedać wewnątrz kraju. Z części tych mrożonych świń już zrobiono konserwy, które również zostaną wywiezione do Niemiec.

Zarządzenie Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi przedłuża okres skontyngentowania krup i kasz na czas 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe (1931/32) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100 proc. ilościowego importu podczas lat bazowych) pozostają bez zmian.

Upływający z dniem 1 bm. okres skontyngentowania bieli cynkowej i litoponów nie został przedłużony. Artykuły te są zatem obecnie w Holandji wolne do wwzozu.

Należy jednak zwrócić uwagę na wysoką ochronę celną tych artykułów w Holandji.

Ukazały się zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu (uprzednio Ekonomicznych) kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

1) Spawane rury z żelaza i stali (o widocznym lub niewidocznym szwie) o zewnętrznym przekroju 60 mm. włącznie. Okres skontyngentowania 16. 8. 35 — 1. 11. 35. Okres bazowy — 1. 1. 35 — 1. 7. 35. Ustawowo przysługuje — 50 proc. przeciętnego 2½ miesięcznego wagowego importu w okresie bazowym. Zarządzeniem tem nie są objęte: 1) używane spawane rury, 2) rury o zewnętrznym przekroju do 25 mm., o ile grubość ścian nie przewyższa 2 mm.. rury o zewnętrznym przekroju ponad 25 mm. do 60 mm. włącznie, o ile grubość ścian nie przewyższa 2,5 mm., 3) rury chromowane, niklowane, cynowane i pokryte miedzią, 4) części do spawanych stalowych rur jak kolana, części o formie T, widełka itp.

Według statystyk holenderskich (poz. 370) import rur powyższego typu z Polski do Holandji wyniósł w I półroczu r. b. 383 tony, wartości hfl. 36.000. Przysługuje nam zatem w okresie skontyngentowania kontyngent w wysokości 79,8 tony, czyli miesięcznie 31,9 tony.

2) Wyroby, materjały z prawdziwego jedwabiu oraz z prawdziwego jedwabiu mieszanego z jedwabiem sztucznym. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Okres bazowy — 1. 9. 34 — 1. 1. 35. Ustawowo przysługuje 100 proc. wartościowego importu w okresie bazowym.

Pozatem ukazały się zarządzenia, przedłużające okres skontyngentowania następujących artykułów:

Wyroby i materjały z wełny i półwełny. Okres skontyngentowania 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje 30 proc. wartościowego (lub 50 proc. wagowego) importu w okresie bazowym (bez zmian). Polska posiada na ten artykuł kontyngenty umowne.

Dywany, wyroby dywanowe, chodniki, maty itp. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje, jak i w poprzednim okresie, bądź 25 proc. wartościowego, bądź 50 proc. wagowego przeciętnego importu w okresie bazowym.

Obrusy, serwety, ręczniki itp., prześcieradła kąpielowe i poszewki (bielizna stołowa). Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Okres bazowy bez zmian 1929/30/31. Jak poprzednio, przysługuje bądź 30 proc. wartościowego, bądź 50 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały i wyroby bawełniane, farbowane, drukowane i tkane w kolorach. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Przysługuje, jak poprzednio, bądź 10 proc. wartościowego, bądź 20 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych. Na artykuł ten Polska posiada kontyngenty umowne.

Bielizna spodnia. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian 1931/32. Przysługuje, jak poprzednio, bądź 20 proc. wartościowego, bądź 20 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały i wyroby bawełniane, bielone i niebielone. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Przysługuje jak poprzednio, bądź 10 proc. wartościowego, bądź 15 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały pluszowe. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe 1931/32 (bez zmian). Przysługuje jak poprzednio 30 proc. wartościowego lub 35 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Wyroby i materjały ze sztucznego jedwabiu oraz ze sztucznego jedwabiu mieszanego z prawdziwym jedwabiem i wełną. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Przysługuje, jak poprzednio, 20 proc. wartościowego lub 30 proc. wagowego przeciętnego importu z lat bazowych.

Materjały z lnu i półlnu. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe — 1930/31/32 (bez zmian). Ustawowo przysługuje, jak i w okresie poprzednim — 30 proc. wartościowego lub 50 proc. wagowego przeciętnego importu w okresie bazowym.

Blacha cynkowa. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 3. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje jak i w okresie poprzednim — 25 proc. wagowego przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Dętki i opony rowerowe. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 8. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje 25 proc. (zamiast poprzednio wartościowego) ilościowego przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Rośliny. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 9. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje 10 proc. wagowego (zamiast uprzednio wartościowego) przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Śruby, bolce i mutry, oraz podstawy do izolatorów. Okres skontyngentowania — 1. 9. 35 — 1. 1. 36. Rok bazowy został zmieniony z 1933 r. (w poprzedn. okresie kontyngentowym) na 1934 r. Ustawowo przysługuje — na śruby i bolce — 40 proc., a na podstawy do izolatorów — 100 proc. przeciętnego wagowego importu podczas lat bazowych (zamiast poprzedn. przysługujących na śruby i bolce — 35 proc., a na podstawy do izolatorów — 90 proc.)

JUGOSŁAWJA. Minister finansów wydał zarządzenie w sprawie zmiany przepisów wykonawczych do ustawy o obrocie dewizowym. W myśl tych postanowień eksporter winien niezwłocznie po uzyskaniu należności za wywieziony towar wnieść 50 proc. dewiz do Banku Jugosłowiańskiego za pomocą uprawnionej instytucji, a resztę sprzedać tego samego dnia na giełdzie.

Uległy zniżce stawki taryfy minimalnej na śrut i szyny stalowe.

KANADA. Poczynając od 1 stycznia 1935 r., sprzęt stołowy z półporcelany, fajansu, białego grani-

tu, gliny itp. winien być znakowany nazwą kraju pochodzenia.

NIEMCY. Od 1 września br. zniesione zostały dodatkowe cła ad valorem nakładane na towary rumuńskie.

PERU. Zniesiona została specjalna opłata od towarów bawełnianych, wwożonych przez port Iquitos.

RODEZJA POŁUDNIOWA. W gazecie urzędowej Rodezji Południowej, w Nr. 30 z dnia 26 lipca rb., ogłoszone zostało zarządzenie gubernatora o mianowaniu 10-ciu osób, które stanowić będą kadry specjalnej komisji, mającej być powołanej dla zbadania spraw, dotyczących taryfy celnej i akcyz tej kolonji.

Jednocześnie ukazało się obwieszczenie o kreowaniu tej komisji, określające zarazem jej zadania.

Ma ona zatem. po przeprowadzeniu badań, złożyć wnioski co do poczynienia zmian w stawkach celnych i opłatach akcyzowych, mając na względzie:

a) zasadę preferencji, obowiązującej kolonję Rodezji Południowej w stosunkach ze Zjednoczonem Królestwem,
b) rozwój głównych gałęzi przemysłu (Primary Industries).
c) konieczność zabezpieczenia interesów drobnego przemysłu (Secondary Industries),
d) potrzeby kolonji w zakresie dochodów skarbowych,.
e) wpływ na koszta utrzymania,

oraz:

sporządzić projekt „trój lub cztero-kolumnowej taryfy“, która zawierałaby stawki pośrednie (intermediate rates), które mogłyby być stosowane względem poszczególnych części Brytyjskiego Imperjum, lub też krajów obcych, z któremi zawarte zostaną umowy handlowe.

Towary, którym przysługuje taryfa pośrednia ze względu na pochodzenie, winny być clone według taryfy maksymalnej, jeśli nie zostały wysłane bezpośrednio z kraju pochodzenia, (gdzie zostały wyprodukowane), do Unji Południowo-Afrykańskiej.

EL SALVADOR. Cło na worki jutowe zostało obniżone.

STANY ZJEDNOCZONE. Do Tarif Commission wpłynął wniosek i podwyższenie cła na szelki bawełniane i sieci rybackie.

SYRJA—LIBAN. Rozporządzenie z 19. ub. m. wprowadza masową zniżkę stawek celnych na maszyny i aparaty, obejmującą 24 pozycje taryfy celnej.

SZWECJA. W dniu 1. bm. weszły w życie zmiany taryfy celnej szwedzkiej wprowadzone na skutek zawarcia traktatu handlowego z Hiszpanją. Zmiany dotyczą pomidorów, owoców, jagód, soków z owoców południowych, zielonej fasoli i kalarepy.

TUNIS. Zarządzeniem z dnia 3. 9. 35 skontyngentowany został import cementu. Kontyngent wynosi na okres od 1. 9. 35 do 31. 8. 36 — 4.665 ton, podzielonych pomiędzy Jugosławją — 4.057 ton, Belgją — 500 ton, Z. S. S. R. — 98 ton i Trypolis — 10 ton. Cyfry kontyngentów odpowiadają importowi w r. 1934 z tych krajów.

TURCJA. Nowe kontyngenty importowe obowiązywać będą od dnia 1. 10. 35 na okres 6 miesięcy. Lista „S“ zawiera towary, które mogą być przywożone bez ograniczeń ilościowych z krajów, posiadających z Turcją układy rozrachunkowe, lub z krajów, z któremi Turcja posiada dodatnie saldo bilansu handlowego. Lista „Kl“ zawiera towary, które mogą być importowane z krajów o czynnym dla Turcji bilansie handlowym. Na liście „K“ umieszczone są właściwe kontyngenty, zaś na liście „V“ towary, których przywóz uzależniony jest od pozwolenia właściwego ministerstwa.

Przywozem trudnić się mogą tylko kupcy zarejestrowani przez Izbę Handlową, z wyjątkiem małego ruchu pogranicznego. Należności celne mogą być wpłacane w ciągu 15 dni od dnia odprawy celnej, w przeciwnym razie importer traci swą kolejność importu. Towary, które nadeszły do urzędu celnego po wyczerpaniu kontyngentu są przenoszone na następny okres miesięczny. Paczki mogą być wwożone poza kontyngentem tylko w wypadku, gdy stanowią opakowanie dla towarów, posiadających pozwolenie na przywóz. Próbki mogą być wwożone poza kontyngentem tylko wtedy, jeżeli zostają następnie zwrócone wysyłającemu. Bagaż podróżujących nie podlega kontyngentowaniu, o ile nie jest przeznaczony na sprzedaż i nie przekracza wartości 50 funtów tur. Min. Gosp. może granicę tej wartości podnieść do 100 funtów tur. Instytucje rządowe mogą importować towary zagraniczne bez ograniczeń.

WIELKA BRYTANJA. Dnia 30. ub. m. weszła w życie zniżka cła z 25% do 10% na łoża drewniane do karabinów.

Poczynając od 2. bm. zwrot cła ma zastosowanie względem rakiet tenisowych niewyposażonych w struny.

Z dniem 4. bm. zostały wprowadzone nowe stawki celne na różne rodzaje wiertarek i obcęg.

WŁOCHY. Instituto Nationale Faschista per gli Scambi con l'Estero obwieścił, że pozwolenia na dokonania obrotu kompensacyjnego będą wydawane bezpośrednio przez Instytut tylko w wypadku, gdy kompensatę po stronie importu i eksportu przeprowadza jedna i ta sama firma. W innych wypadkach zawarcie tranzakcji wymaga normalnych starań przez upoważnione instytucje bankowe.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI I IMPORTERAMI POLSKIMI.

Agenturowa firma w Indjach Brytyjskich, ciesząca się przychylną opinją, pragnie objąć przedstawicielstwa polskich eksporterów. E/23353/21/Ch.

Reprezentant polski zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich firm eksportowych na terenie Algieru. E/23041/21/Ch.

Firma cypryjska wprowadzi artykuły pochodzenia polskiego na rynek tamtejszy. E/23453/21/Ch.

Polski kupiec pragnie opracowywać interesy polskich firm eksportowych na terenie Belgji. — E/23546/21/Ch.

Poważna firma w Tunisie zainteresowana jest nawiązaniem stosunków handlowych z eksporterem przetworów mięsnych, artykułów spożywczych, przyborów toaletowych, towarów galanteryjnych itd. E/23565/21/Ch.

Firma tuniska interesuje się masłem polskiem. R/24048/21/Gi.

Firma meksykańska pragnie nawiązać stałe stosunki handlowe z eksporterami surowych skór cielęcych. R/23943/30/Gi.

Firma francuska pragnie importować z Polski bitą zwierzynę (świnie, króliki, zające, kuropatwy, bażanty itd. R/24041/31/Gi.

Garbarnia meksykańska chce zakupić większą partję surow skór koźlich i świńskich. R/21590/30/Gi.

Firma austrjacka interesuje się włosiem końskiem (ciągnionem). R/23553/27/Gi.

Firma niemiecka chce zakupić większą partję żywych węgorzy. R/23368/70/Gi.

Firma holenderska pragnie zakupić większą ilość trzustki wołowej (pancreas). R/23932/66/Gi.

Firma albańska interesuje się importem przyborów szewskich, jak kopyta, kołki, szkła taflowego, butelek, szkła do lamp elektrycznych, wyrobów lnianych i nicianych, chustek chłopskich, blachy, czarnej, ocynkowanej i cynkowej, rur żelaznych, wyrobów żelaznych, tanich piecyków żelaznych, porcelany, tanich talerzy itd., pasty do obuwia, skór wierzchnich do obuwia; powrozów konopi, sieci rybackich i nici do wyrobu sieci; maszyn do wyrobu powrozów, sznurów itd. P/24105/3D/M.

Firma w Palestynie poszukuje dostawców małych butelek szklanych dla gumy arabskiej i kleju. P/23627/63/Ż.

Dom handlowy w Holandji poszukuje przedstawicielstw poważnych wytwórni polskich różnych branż. P/23127/47/Ż.

Poważna firma w Atenach interesuje się dostawami cukru do Grecji. P/23697/39/Ż.

Firma w Batawji (Indje Holenderskie) pragnie nawiązać kontakt z polskimi importerami różnych branż. P/22464/89/Ż.

W Tunisie istnieje możliwość zbytu płyt heraklitowych do budowy domków. P/22170/65/Ro.

Firma z Porto Alegre interesuje się importem z Polski różnych narzędzi rolniczych i prosi o szybkie z nią skomunikowanie się. P/22556/44/Ro.

Firma z Unji Południowo-Afrykańskiej interesuje się ofertami firm polskich na wynalazki w dziedzinie elektrotechniki. P/23489/50/Ro.

Agenturowa firma w Atenach interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi importerami różnych branż. P/23177/21/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

PRACE ŚCISŁEJ KOMISJI TARYF PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.

Dnia 30. 9. rb. odbyło się w Warszawie zebranie generalnych referentów Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej (t. zn. Ścisłej Komisji Rewizji Taryf).

Rozpatrzono nadesłaną korektę nowego wydania Taryfy Towarowej Część I B, zawierającą postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, tabelę opłat klas zasadniczych i wykaz opłat dodatkowych. Pozatem omawiano rezultaty konferencji w sprawach taryfowych u p. naczelnika wydziału taryfowego odbytej w dniu 10 września rb.

Ustalono, że Ministerstwo Komunikacji ostatecznie negatywnie ustosunkowało się do postulatów sfer gospodarczych w odniesieniu do taryf kolejowych. Licząc się z takiem nastawieniem Ministerstwa postulaty te zredukowane zostały przez generalnych referentów do minimum; jednak i z tego minimum Ministerstwo Komunikacji uwzględniło zaledwie około 2%.

Wobec takiego ustosunkowania się Ministerstwa Komunikacji prace Ścisłej Komisji w ostatecznym wyniku prawie nie wydały żadnych rezultatów. Jedynie w dziedzinie taryf na produkty rolnicze uwzględniono pewne bardzo drobne żądania. Wobec tego, że i w głównym dziale taryf, tj. w taryfach specjalnych (dotąd wyjątkowych) M. K. zapowiedziało pozostawienie dotychczasowych stawek, a w niektórych wypadkach nawet cofnięcie obecnych ulg, zebranie postanowiło po zreferowaniu całokształtu spraw plenum Komitetu Taryfowego, zaproponować zwrócić się z osobnym memorjałem do Pana Ministra Komunikacji, podając jednocześnie do wiadomości czołowych organizacyj gospodarczych o tak zdecydowanie negatywnem stanowisku Ministerstwa Komunikacji do postulatów życia gospodarczego.

Podczas tegoż zebrania stwierdzono, że tak sztywna polityka taryfowa Ministerstwa Komunikacji poważnie koliduje z ogólną polityką deflacyjną w Polsce, gdyż stwarza barjerę, uniemożliwiającą w coraz wyższym stopniu normalną wymianę dóbr wewnątrz kraju i zamknięcia t. zw. nożyc.

Stwierdzono pozatem, że cały szereg przychylnie zaopinjowanych przez Międzyministerjalną Komisję Taryfową wniosków Departamentu Taryfowego Ministerstwa Komunikacji dotyczących zmiany poszczególnych taryf Pan Minister Komunikacji odrzucił.

Niemniej negatywne stanowisko obserwuje się i względem całej Państwowej Rady Komunikacyjnej, bowiem dotąd ani jeden wniosek członków Rady nie uzyskał odpowiedzi ze strony Ministerstwa Komunikacji, a poszczególne Komisje nie są zwoływane od roku pomimo kilkakrotnych żądań ze strony członków Rady i prezydjum Komisji.

To też Ścisła Komisja Rewizji Taryf wyraziła zapatrywanie, że w tym stanie rzeczy sprawą taryfową zająć się winne centralne organizacje gospodarcze, przedewszystkiem Związek Izb Przemysłowo - Handlowych oraz Centralny Związek Przemysłu Polskiego, jako

powołane do obrony interesów szerokich warstw społeczeństwa, cierpiących z powodu wysokich i sztywnych taryf kolejowych, utrzymywanych dzięki dotychczasowemu stanowisku Ministerstwa Komunikacji.

Nadmienić należy, że łamana taryfa towarowa pomiędzy koleją Herby Nowe — Gdynia a P. K. P. pozostaje w mocy. Zniesienia łamanej taryfy domagają się sfery gospodarczo-rolnicze, osobliwie Północnego Pomorza.

Inż. Alfred Dziedziul.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego wrześniowe połowy przybrzeżne dały wyniki znacznie lepsze niż w sierpniu (o 90,000 kg.) i również lepsze niż we wrześniu ub. roku (o 27,000 kg.) Nawet więc jeszcze w tym roku przemija okres wyjątkowo niepomyślnych połowów, który może zostanie bez znaczniejszego wpływu na całoroczną sumę połowów, tembardziej, że letnie połowy zawsze należą do skromniejszych pod względem wagowych, jak i co do wartości złowionej ryby.

Połowy węgorzy, których sezon następuje we wrześniu i październiku, względnie dopisały, jak również poprawiły się połowy flądder, natomiast połowy dorszy jeszcze nawet się zmniejszyły, również nie pojawiły się w większych ilościach a raczej zanikają śledziki, wobec czego wzmógł się przywóz nawet i drobnych śledzi zagranicznych dla celów wędzenia.

Ogółem połowy dały we wrześniu 260.300 kg. ryb o wartości 188,332 złotych.

Podaje się ilość w kg. a w nawiasie cenę za jeden kg. ryby w groszach: Troć sztuk 89 o wadze 190 kg. (400), Płastugi: stornia: 100.830 kg. (40), zimnica: 13.380 (20), gładzica: 3.270 (40), skarp: 10.420 (50), śledziki: 59.500 (30), węgorze: 48.980 (220), wątłusze, dorsze: 11.800 (20), kwapy: 5.300 (40), makrele: 20′ (200), szczupaki: 4.620 (150), okonie: 1.310 (50).płocie: 650 (40), sandacze: 30 kg. (250).

Podział połowów na poszczególne miejscowości przedstawiał się jak następuje: Hel: 105.710 kg o wartości 40.406 zł, Gdynia: 59.680 kg — 26.912 zł, Jastarnia aż do W. Wsi: 54.600 kg — 89.621 zł, Chłapowo do Karwji: 15.680 kg — 12.158 zł, okręg Pucki: 24.630 kg — 19.175 zł.

Zbyt połowów wykazał wzrost ilości ryb wywiezionych do W. M. Gdańska, dokąd sprzedano: 44.680 kg o wartości 16.794 zł, wędzarnie na wybrzeżu polskiem zakupiły: 93.310 kg o 62.389 zł, na rynku zaś miejscowym sprzedano 122.310 kg o wartości 109.149 złotych.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI WE WRZEŚNIU.

Ogólne obroty rybą morską i przetworami rybnemi wyniosły we wrześniu w porcie gdyńskim 2.193 t. Z ilości tej przypada na połowy własne przybrzeżne 60 t. ryb, na import przez port rybacki 1.244 ton, na przywóz śledzi z polskich połowów MEWY na Morzu Północnem: 354 ton, na import towarów przez port handlowy: 535 ton.

Szczegółowy obrót portu rybackiego przedstawiał się następująco: Ogółem z towarem zawinęło osiem statków obcych i trzy statki polskie: z polskich połowów dowieziono śledzi 2.210 kantjes i 1 beczkę makreli, z importowanych towarów: z Islandji 1 statek z 700/1 śledzi solonych islandzkich, z Norwegji dwa statki: 556/1 i 106/2 śledzi solonych norweskich, tranu 19 ton, konserw rybnych 1 tona, z Anglji 4 statki z 4.457/1 i 1.435/2 śledzi solonych szkockich, z Holandji 1.103/1 i 135/2 śledzi solonych starych. Do portu handlowego weszło z drobnicą rybną ogółem 27 statków obcych i 6 statków polskich mających śledzi solonych 50 ton, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 162 ton, konserw sardynk. 106 ton, tranu 203 ton, innych konserw 14 ton. Z portu rybackiego wysłano ogółem 157 wagonów z rybami z czego 32 do Gdańska.

KRONIKA.

— SYTUACJA I CENY NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI. Tendencja naogół mocna, przy wyraźnie zaakcentowanej zwyżce jednakże tylko dla matjasów szkockich. Płacono w porcie rybackim za dużą beczkę śledzi importowanych — oclonych i śledzi solonych z własnych połowów — wolnych od cła.

1. **Polskie połowy „Mewy":** Small matties puste 60 złotych, small matties pełne szkockie 67, matties lub matfulls puste 62, takież pełne 70.

2. **Śledzie szkockie:** a) lerwickie: matjasy: medium matjes 78, selected matjes 88, large matjes 94; b) stornoway'skie matjasy: medium matjes 96, selected 106, large matjes 115; c) śledzie Wick: small matties I trade 68, matties I trade 74, matfulls I trade 77; d) P. A. F.: small matties 64, matties 70, matfulls 77, wszystkie I trade; szkockie ordinary tańsze od I trade o 4 zł na beczce; e) crownbrand: matties I trade 66, matfulls I trade 68 zł, tornbellies, trade mark — 54, spents — 54.

3. **Śledzie yarmoutskie:** small matties 48, matties 52.

4. **Holenderskie:** small matties 46, matties 48.

5. **Norweskie:** Sloe matjes 52, vaar 500/600 sztukowe 35.

6. **Islandzkie** oryginalne matjasy, zeszłoroczne i nowe są wyczerpane.

IMPORT ŚLEDZI DO POLSKI WEDŁUG GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO R. P.

W ciągu ostatnich siedmiu lat import śledzi do Polski wynosił:

Rok	śledzie solone		śledzie mrożone		śledzie wędzone		śledzie opiekane (konserwy)	
	ton	tys. zł	ton	tys. zł	ton	tys. zł	ton	tys. zł
1928 ogółem:	68545	44219	11910	5186	519	530	8	14
w tem Gdańsk	65878	44536	2587	1123	72	48	8	14
1929 ogółem:	83445	49117	15287	6810	883	668	49	80
w tem Gdańsk	80076	47108	5217	242	7	10	49	80
„ Gdynia	378	172						
1930 ogółem:	76060	46334	12083	5484	569	337	82	127
w tem Gdańsk	73144	45130	1836	738	2	3	76	124
„ Gdynia	11	4				—		
1931 ogółem:	41758	23761	10567	4532	226	137	20	31
w tem Gdańsk	40314	22888	1664	747	14	8	19	29
„ Gdynia	297	164	571	286	—	—	—	—
1932 ogółem:	38072	17341	6742	2103	131	58	7	9
w tem Gdańsk	36300	16383	261	59	3	1	6	8
„ Gdynia	1129	666	2405	633		—	01	—
1933 ogółem:	36745	13623	5398	1506	46	38	4	4
w tem Gdańsk	27995	10365	462	143	—	—	3	3
„ Gdynia	6132	2240	3054	785	—	—	02	—
1934 ogółem:	35768	12248	4042	1316	53	36	26	34
w tem Gdańsk	25991	8960	165	51	—	—	5	7
„ Gdynia	9751	3278	3306	1069	—	—	21	26

Ceny na mrożony towar: norweskie śledzie zamrożone 320 sztuk, waga 50 kg netto — 18 zł. Islandzkie dorsze zamrożone, oczyszczone, bez głów. za 50 kg netto — 30 zł.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU WRZEŚNIU.

Wbrew ogólnym przypuszczeniom zbiory ziemniaków w sumie globalnej wypadły w całej Polsce tylko 10% niżej, niż w roku 1934. Ilościowo zbiory roku 1935 odpowiadają zbiorom z roku 1933, gdyż w roku 1934 zbiory były 10—15% wyższe od roku 1933.

Podaż ziemniaków jest dostateczna i to zarówno jadalnych, jak i fabrycznych. Jedynie województwo Poznańskie i częściowo Łódzkie wykazują niedobór w zakresie ziemniaków przemysłowych. Śląsk rokrocznie przywoził ziemniaki z innych województw i w roku bieżącym również zabiega o nabycie większych ilości.

Eksport ziemniaków jadalnych całkowicie się nie rozwija. Eksporterzy nie otrzymali nawet zapytań z zagranicy w tej sprawie i nie zjawili się w Polsce kupcy zagraniczni, jak to było zwyczajem w latach ubiegłych.

Natomiast są zapytania na sadzonki ziemniaczane, przedewszystkiem uznane, któremi zagranica się żywo interesuje. Niestety konkurencja holenderska jak i nie złe urodzaje zagranicą powodują, że ceny sadzonek w krajach odbiorczych są niebywale nisikie, wskutek czego eksport sadzeniaków z Polski stał się prawie całkowicie nieopłacalny. Belgja, jeden z największych odbiorców sadzeniaków, po dewaluacji swej waluty, dyktuje ceny o wiele niższe niż w roku ubiegłym. Francja wysokiem cłem przekreśla wszelką kalkulację dla polskiego eksportu. Szwajcarja, która w roku 1933 wzięła z Polski 1600 ton sadzeniaków, w roku 1934 nie wzięła ani jednego kilograma. Na to samo zanosi się w roku bieżącym. Są to fakty zastanawiające i wymagające rozważenia.

Ceny ziemniaków jadalnych w hurcie wahają się od zł. 2,25 w wojew. wschodnich i południowo-wschodnich do zł. 3,30 za 100 kg., w innych województwach, jedynie w Poznańskiem dochodzą do zł. 4,— za 100 kg. loko stacja załadowania.

W detalu na lokalnych rynkach otrzymują producenci przeważnie zł. 3,50 do 4,— za 100 kg., jedynie w Poznańskiem otrzymują ceny wyższe.

Fabryki przetworów ziemniaczanych płacą w poznańskiem 20 groszy za kg. % skrobi loko fabryka, co daje producentom 15—16 groszy. Na Pomorzu płacą fabryki najwyżej 17—18 groszy za kg. % skrobi i znajdują po tej cenie dostateczną ilość towaru, zarówno na Pomorzu jak i w wojew. warszawskiem.

Cena sadzeniaków ze względu na wstrzymywanie się z kupnem przez eksporterów, dotychczas nie jest jeszcze wyjaśniona.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	14. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	16. 10.
s/s CAPELLA*	21. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	23. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	11. 10.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	12. 10.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	14. 10.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	16. 10.
s/s CAPELLA*	21. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	23. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	27. 10.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS	14. 10.	**Ryga**		
s/s HERO*	21. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS	14. 10.
(via Bremen)		co tydzień	s/s HERO*	21. 10.
		Ryga		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	27. 10.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	13. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	16. 10.
	27. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	13. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	16. 10.
	27. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
s/s MARIEHOLM*	15. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	15. 10.
(via Karlskrona)	28. 10.	co 8 dni	(via Stockholm)	29. 10.
	17. 11.			18. 11.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	—	
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	28. 10.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	15. 10.
	27. 10.	co 10 dni		29. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	15. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	15. 10.
	28. 10.	co 10 dni		29. 10.
	17. 11.			18. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	16. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	16. 10.
	30. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	21. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	21. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s JACOBA	12. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s JACOBA	12. 10.
s/s E. RUSS	15. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	15. 10.
s/s ALBERT	19. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALBERT	19. 10.
s/s TCZEW	22. 10.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	22. 10.
		Bremen		
s/s SIRIUS	14. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS	14 10.
s/s HERO*	21. 10.	co tydzień	s/s HERO*	21. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	16. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	17. 10.
	22. 10.	co tydzień		24. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	15. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	15. 10.
	29. 10.	co 2 tygodnie		29. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	14. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	14. 10.
s/s BRISK	21. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	21. 10.
s/s AKERSHUS	28. 10.		s/s AKERSHUS	28. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	14. 10.
s/s LUNA	5. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	29. 10.
			s/s LUNA	8. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	7/9. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	10. 10.
	21/23. 10.	co 2 tygodnie		24. 10.
s/s BALTONIA*	14/16. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	17. 10.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	14/16. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	14/16. 10.
s/s LWÓW*	21/23. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	21/23. 10.
s/s KATHOLM	9. 10.	**Manchester/Liverpool**	s/s KATHOLM	9. 10.
s/s UFFE	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	16. 10.
s/s HINDSHOLM	23. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	11. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	12. 10.
s/s MAJORCA	18. 10.	co tydzień	s/s MAJORCA	19. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	14. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	14. 10.
s/s VESTA	21. 10.	co tydzień	s/s VESTA	21. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 10.
s/s PUCK	22. 10.	co tydzień	s/s PUCK	23. 10.
s/s PRIAMUS	14. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIAMUS	14. 10.
s/s JUNO	17. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	17. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
s/s WIBORG	ok. 20. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 20. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	16. 10.
s/s HEL	22. 10.	co tydzień	s/s HEL	23. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	8. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	12. 10.
	22. 10.	co 2 tygodnie		26. 10.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	13. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	14. 10.
s/s MAGNUS	27. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	28. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	10. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MELILLA	10. 10.
s/s LARACHE	25. 10.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	25. 10.
		Valencia — Barcelona		
s/s BODIL	8. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	STATEK	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s SCANDINAVIA 23. 10. s/s IBERIA 24. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCOTIA 10. 10. s/s ALICANTE 30. 10.
s/s TOMSK 17. 10. s/s TULA 7. 11.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TOMSK 17. 10. s/s TULA 7. 11.
s/s CITTA DI BERGAMO 8/10. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 20-22. 11.
s/s SMALAND* 19. 10. m/s VINGALAND* 4. 11. m/s VASALAND* 9. 11.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s FREDENSBORG 12. 10. m/s BIRKALAND 14. 10. m/s VINGALAND 4. 11.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s BIRGIT 14/15. 10. s/s FREDNES 4. 11.
m/s LEWANT* 10. 11.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA 29. 10.

B. Porty dalsze

s/s CITY OF FAIRBURY* 19. 10. s/s SCANSTATES* 26. 10.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY* 17. 10. s/s SAGAPORACK* 24. 10.
m/s PIŁSUDSKI* 1. 11. 26. 11.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 4. 11. 30. 11.
s/s MELILLA 10. 10. s/s LARACHE 25. 10.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA 10. 10. s/s LARACHE 25. 10.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 21. 10. s/s SANTOS 9. 11.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 29. 10. m/s SANTOS 11. 11.
s/s BORE IX 14. 10. s/s MERCATOR 27. 10. s/s BORE VIII 14. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA 18. 10. s/s SALTA 28. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques	
m/s KAAPAREN 31. 10. m/s HAMMAREN 28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN 31. 10. m/s HAMMAREN 28. 11.
	Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)	
s/s CITY OF PERTH 12. 10. s/s TITAN 2. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF PERTH 19. 10. s/s TITAN 9. 11.
	Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon	
—	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s NANKING 29. 10. m/s TIRADENTES 16. 11. s/s RINDA 16. 12.
	PORTY GULFU	
m/s TROLLEHOLM 17. 10. m/s TOLEDO 25. 10. m/s STUREHOLM 2. 11.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM 21. 10.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

10 października:

s/s SCOTIA lin. po ładunek do portów Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s MELILLA lin. z portów wysp Kanaryjskich, Marokka i Portugalji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s BELGIEN po węgiel, Bergenske.
s/s LAIMDOTA po węgiel, Bergenske.
s/s WISBORG po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KALMARSUND IX po węgiel, Prowe.
s/s ASNAES po węgiel, Reinhold.

11 października:

s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, PAM.
s/s ODDEVOLD po węgiel. Bergenske.
m/s CONCORDIA po makuchy, Speed.

12 października:

s/s CITY OF PERTH lin. Dalekiego Wschodu dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s BIRGIT lin. lewantyńska. po ładunek do Jaffy, Haify i Aleksandrji, Rummel & Burton.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrkoping dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s FALKEN lin. z Rygi via Liepaja i Kłajpeda dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HILDA po węgiel, Speed.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.
s/s LIBAU lin. dodatkowy linji zach.-szwedzkiej dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.

13 października:

s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.

14 października:

s/s BALTONIA lin. (lub 16-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 16-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s LUNA lin. zachodnio-norweskiej tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Talinna i Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio-norweskiej dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s B. O. BÖRJESSON po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BRAVORE ze złomem i tow., PAM.
ż/m ALTHEA po węgiel, PAM.
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Lenczat.

15 października:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodniej Szwecji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s GÖTA po węgiel, Bergenske.
s/s MAURITZEN z rudą, Behnke & Sieg.
s/s RITA GARCIA z rudą, Behnke & Sieg.
s/s COASTWORTH po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s RÖDSTKÄR po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s FIVA z rudą, Behnke & Sieg.

16 października:

s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

17 października:

s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek i pasażerów do N. Yorku i Filadelfji, oraz Wilmington via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s TOMSK lin. z portów zachodnich Śródziemnego morza dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s MAURITA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s POSEIDON lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BALTONIA lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania do Antwerpji i Rotterdamu, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s IWAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s LISA ze złomem. Rummel & Burton.
s/s GUNVALL po węgiel. Rummel & Burton.
s/s BUR po węgiel, PAM.
s/s RÖDSKÄR po węgiel, Bergenske.

3 września:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów włoskich. Rummel & Burton.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania: ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegl. Polska.
s/s HUNDVAAG dodatk. linjowy z bananami i drobn. z Rotterdamu: ładuje i wyładowuje, PAM.. Żegluga Polska.
s/s COLOMBIE wycieczkowy z Havre z turystami, Bergenske.
s/s STURMSEE po węgiel. Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe, Reinhold.
ż/m DAR POMORZA szkolny z podróży naokoło świata, rządowy.
s/s LYSAKER II po węgiel, Speed.

4 września:

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaja, Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
m/s VALPARAISO lin. z Rio, Santos, Buenos Aires z towarami, PAM.
s/s BARFROST lin. z Kłajpedy. po ładunek do Antwerpji. PAM.
s/s HAFNIA po węgiel. PAM.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 września:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. - szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka/Wiborg, Lenczat.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s KJELL po węgiel. Bergenske.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 października 1935 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Plenarne zebranie Izby

Dnia 7 października odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Senatora Stanisława Tora trzecie Plenarne Zebranie Izby w bieżącej kadencji. Otwierając to zebranie Prezes Izby wygłosił przemówienie treści następującej:

„Nie jest może wykluczone, iż prace, dokonane przez nas w ciągu sześciu miesięcy, spotkają się z życzliwą oceną Panów Radców, tem niemniej poczuwam się do obowiązku podkreślić, że z wielu istotnych względów nie możemy poprzestać na dotychczasowej wydajności naszej Izby. Nie pozwalają nam na to bowiem te liczne i tak bardzo dotkliwie odczuwane niedomagania, jakie w każdej nieomal dziedzinie naszego życia gospodarczego napotykamy.

Jeżeli chodzi o lądową część okręgu naszej Izby, to zdać sobie winniśmy sprawę z tego, iż nasze usiłowania nad gospodarczem podniesieniem tego okręgu nie wydadzą rezultatów konkretnych i trwałych, jeżeli nie zostanie uwzględniony nasz postulat specjalnego programu gospodarczego dla tego okręgu. Nie będę tu powtarzał tych momentów, które uzasadniają konieczność takiego programu, gdyż dałem pod tym względem wyraz moim zapatrywaniom na pierwszem zebraniu plenarnem. Pragnę jednak z całym naciskiem zaznaczyć, że już najwyższy czas, aby okręg nasz spotkał się ze strony wszystkich miarodajnych czynników z potraktowaniem, świadczącem o zrozumieniu, że sprawy gospodarcze winne być tu na pierwszym planie, że tym sprawom ustąpić winny miejsca wszelkie inne względy, czy to formalno- administracyjne, czy polityczne, czy personalne. Winno zwyciężyć ogólne przeświadczenie, że wyrazem wszelkich poczynań politycznych w naszym okręgu mogą być tylko poczynania, mające charakter gospodarczy. — Naszym obowiązkiem jest doprowadzić do tego, by tak się stało.

Spodziewam się, że realizacji tego zadania sprzyjać będzie w dużej mierze ta okoliczność, że w gronie naszem posiadamy 4-ch członków ciał ustawodawczych, którzy jako reprezentanci życia gospodarczego, będą mogli przy każdej sposobności położyć swój ważki głos na szali, przemawiającej za słusznością naszego stanowiska i naszych postulatów.

Jeżeli chodzi natomiast o biuro Izby, to dążyć będziemy do wypełnienia omawianego zadania przez powołanie do życia wydziału dla spraw gospodarczego rozwoju okręgu naszej Izby. W łonie Prezydjum doszliśmy do stwierdzenia, że nie wystarczy, aby sprawy gospodarcze okręgu opracowywane były dorywczo przez ten, czy inny referat, zależnie od charakteru danej sprawy, lecz że winno się je traktować jako kompleks osobnych zagadnień, jako całość w specjalnym wydziale.

Z rozwojem gospodarczym naszego okręgu łączy się ściśle sprawa Gdańska i sprawa rozwoju Gdyni.

W odniesieniu do Gdańska poczyniliśmy w ostatnich miesiącach zbyt smutne doświadczenia, abyśmy nie mieli zwrócić baczniejszej uwagi na wszystko, co dotyczy naszych stosunków gospodarczych z Gdańskiem. Widzimy bowiem z jednej strony lojalne usto-

sunkowanie się państwa naszego do Wolnego Miasta, przyjmujemy na siebie zobowiązania, zmierzające do zapewnienia jego egzystencji, widzimy również, że z krzywdą dla Pomorza niektóre gałęzie przemysłu uważają rynek gdański jako rynek eksportowy i odpowiednio do tego kalkulują ceny swoich wyrobów, wywożonych na ten rynek, a z drugiej strony mamy ciągłe trudności z Gdańskiem, spotykamy się z bojkotem naszych towarów z jego strony, z łamaniem obowiązujących umów z Polską, a nasz handel i przemysł narażone są na coraz to nowe trudności i straty, pomimo, że równocześnie ten sam Gdańsk rości sobie pretensje do silnej penetracji handlowej w naszym okręgu.

Z powyższych względów muszą badania nad problemem gdańskim stanowić jedno z czołowych zadań naszych, byśmy mogli chronić nasze życie gospodarcze przed dalszemi stratami i wyciągać właściwe wnioski z rozwoju wypadków i układu stosunków między nami a Gdańskiem.

Zwracając teraz uwagę naszą na teren gdyński, odnosimy silne wrażenie, że ten żywiołowy napływ twórczych sił do Gdyni, jaki stale obserwujemy, nie jest dostatecznie wykorzystany i odpowiednio ujęty, dla dobra rozwoju Gdyni. Przeciwnie, niezrozumienie istotnych potrzeb i możliwości rozwojowych naszego miasta portowego, ociąganie się ze zmianą przepisów prawnych, niedostosowanych do wymogów Gdyni, nieharmonizowanie tendencji poszczególnych czynników, zaangażowanych w jej rozbudowie i brak kompetencji do regulowania szeregu najważniejszych spraw na miejscu i bezpośrednio, hamują rozwój tego miasta w sposób sztuczny i z dużą stratą dla gospodarki państwa.

Wystarczy uważniejszy rzut oka na sposób, w jaki Gdynia się buduje, by przekonać się, że coś tu nie jest w porządku. Wystarczy zwrócić uwagę na trasę kolejową, która przecina Gdynię przez całą jej długość i zmierzyć wzrokiem tę pustą przestrzeń, która rozciąga się między torami kolejowemi a ulicami już zabudowanemi, by stanąć przed natarczywem pytaniem, dlaczego miasto buduje się na peryferjach, a nie w centrum i by dojść do przekonania, że nierozstrzygnięcie sprawy poziomu trasy kolejowej stanowi zatrzymanie prac nad planem regulacyjnym miasta. Nie będę przytaczał dalszych przykładów, gdyż nasuwają się one same uważnemu obserwatorowi warunków, w jakich to miasto rwie się do rozwoju i rozrostu.

Tak samo napotykamy na ogrom braków i niedomagań, jeżeli zwrócimy uwagę na sprawę rozbudowy portu naszego. Brak miejsca dla uplasowania się w nim poważnych gałęzi eksportowych, n. p. drzewa, brak przestrzeni magazynowych dla szeregu artykułów eksportowych, jak n.p. mąka, niedomagania w zakresie obsługi kolejowej, obsługi dźwigów, i inne trudności, ujawniające się z całą siłą, przy równoczesnem prowadzeniu rozbudowy portu w kierunku, nie mającym wiele wspólnego z bieżącemi potrzebami naszego obrotu towarowego, świadczą, że i na tym odcinku nie zdołaliśmy jeszcze ustalić sobie, w jakiej kolejności winna posuwać się rozbudowa portu i jaka jest doniosłość i waga poszczególnych zagadnień, złączonych z handlowym i przemysłowym rozwojem portu gdyńskiego.

Dlatego też winniśmy tym zasadniczym problemom poświęcić specjalną troskę naszą, powinniśmy doprowadzić do tego, by w stosunku do Gdyni zapanowało ogólne przekonanie, na wszystkich odcinkach naszej administracji publicznej, że Gdynia jest nietylko jednym z najważniejszych problemów gospodarczych bieżącej chwili, ale że ponadto problem ten wymaga uporządkowania i jasnego określenia tak czasu, jak i sposobu oddziaływania wszystkich współczynników, tworzących tę wielką Gdynię.

Jestem przekonany, że, zwracając naszą uwagę ku tym zagadnieniom, uświadamiamy sobie równocześnie, że nie kto inny, jak nasz samorząd gospodarczy powinien złączone z tem problemy wszechstronnie naświetlić, wyrobić sobie swoje zdanie o tych sprawach i naprowadzić wspomniane współczynniki na właściwą drogę. W związku z tem mogło Prezydjum Izby zająć tylko takie stanowisko, jakiemu dało wyraz na ostatniem posiedzeniu w dniu 24 września b. r. kiedy zdecydowało się na zwiększenie aparatu wykonawczego Izby, nawet pomimo trudności budżetowych, z któremi Prezydjum bardzo poważnie się liczy.

Mówiąc o powyższych zadaniach, nie mogę oczywiście w tej chwili przedstawić Panom bliższych szczegółów, któreby wyjaśniły, jakie będzie nasze stanowisko w poszczególnych zagadnieniach. Uważam jednakże, że winniśmy już dzisiaj dać wyraz zasadniczemu stanowisku naszemu w poruszanych sprawach. że winniśmy zaznaczyć wobec zainteresowanych Ministerstw, iż widzimy istniejące braki i zaraportować o przystąpieniu do prac nad sformułowaniem naszych konkretnych postulatów. Moment po temu jest ze wszechmiar odpowiedni, gdyż z jednej strony ciała ustawodawcze rozpoczynają swoją pracę, a z drugiej strony tendencje, ujawniające się z czynników decydujących o zdecydowanym zwrocie naszej polityki wewnętrznej i nastawieniu jej na zagadnienia gospodarcze, jako zagadnienia dzisiaj najważniejsze i najbardziej istotne.

To też pozwolę sobie na zakończenie swego przemówienia zgłosić wniosek. aby-

śmy za pośrednictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu wystosowali do zainteresowanych temi sprawami Ministerstw rezolucje odzwierciadlające nasze zasadnicze ustosunkowanie się do omawianych problemów.

Rezolucje zgłoszone przez Pana Prezesa miały brzmienie następujące:

Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, odbyte w dniu 7 października 1935 r., zwraca się z prośbą do Pana Ministra o rozpatrzenie i powzięcie decyzji, względnie interwencję w odpowiednich resortach ministerjalnych w następujących sprawach:

1) Sytuacja gospodarcza Pomorza:

Z uwagi na eksponowane pod względem gospodarczym położenie okręgu Izby i jego znaczenie, jako dostępu Polski do morza, zachodzi pilna potrzeba otoczenia specjalną troską naszego okręgu izbowego, któraby przyśpieszyła tempo rozwoju gospodarczego i zwiększyła udział elementu polskiego w życiu gospodarczem.

2) Dalsza rozbudowa portu:

Powodując się troską o dalszy rozwój portu gdyńskiego, który przy dzisiejszym stanie rozbudowy i wyposażenia dla braku odpowiednio przygotowanych terenów i potrzebnej ilości magazynów, nie może zwiększyć swego przeładunku w szeregu artykułów, prosi Izba Pana Ministra o zapewnienie portowi dalszych możliwości jego rozbudowy.

Izba stwierdza, że ze szkodą dla naszego życia gospodarczego odsunięte zostało na dłuższy okres czasu przygotowanie terenów wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego, wskutek czego nie może być zwiększony eksport niektórych artykułów masowych przez Gdynię i opóźniony zostaje rozwój przemysłu portowego.

3) Rozszerzenie kompetencji władz administracji ogólnej w Gdyni.

Wobec silnego wzrostu zainteresowania Gdynią ze strony kapitałów prywatnych tak polskich, jak i zagranicznych i żywiołowego napływu do niej elementów twórczych z całego kraju, uważa Izba za wysoce szkodliwe trudności, na jakie inicjatywa ta napotyka, na skutek niedostosowania szeregu przepisów prawnych do warunków rozwojowych miasta portowego, jak również z powodu braku na miejscu kompetentnych władz.

Dlatego zwraca się Izba do Pana Ministra z prośbą o interwencję we właściwych resortach ministerjalnych, by nadane zostały gdyńskiej władzy administracji ogólnej kompetencje, niezbędne do skutecznego i samodzielnego regulowania spraw, związanych z rozbudową i gospodarczym rozwojem Gdyni, oraz najbliższego okręgu, stanowiącego sferę jej zainteresowań.

Ponadto podkreśla Izba konieczność zainstalowania w Gdyni wszystkich instytucyj, niezbędnych dla administrowania spraw natury gospodarczej, socjalnej i innej, których duży zakres koncentruje się w Gdyni z uwagi na jej wybitną pozycję gospodarczą i to tak dalece, że uzależnianie w tym względzie Gdyni od urzędów, znajdujących się w odległych miastach, jest w obecnych warunkach wysoce szkodliwe dla jej rozwoju.

4) Zabudowa Gdyni:

Izba poczuwa się do obowiązku zwrócenia uwagi czynników miarodajnych na wysoce nieodpowiedni i szkodliwy dla rozwoju Gdyni sposób jej zabudowy. Stwierdzając, że przyczyną tego stanu rzeczy jest w pierwszym rzędzie nierozstrzygnięcie przez Ministerstwo Komunikacji sprawy poziomu torów kolejowych, przecinających Gdynię w całej jej długości, jakoteż nieustalenie miejsca przyszłego dworca kolejowego, które to sprawy wstrzymują pracę nad planem regulacyjnym i spowodowały całkowite zatrzymanie zabudowy centrum miasta, a następnie niedostateczne wyposażenie organów wykonywujących nadzór nad budownictwem gdyńskiem, uprasza Pana Ministra o spowodowanie właściwych resortów do usunięcia tych braków.

5) Stosunki gospodarcze z Gdańskiem:

Ponieważ trudności, wywoływane zarządzeniami Senatu W. M. Gdańska, powziętemi niezgodnie z treścią obowiązujących umów polsko-gdańskich, oddziaływują wysoce niekorzystnie na życie gospodarcze okręgu Izby, narażając je na ciężkie straty, prosi Izba Pana Ministra o wywarcie swego wpływu, aby interesy gospodarcze okręgu Izby były należycie uwzględniane przy zawieraniu umów z Gdańskiem.

Rezolucje te przyjęte zostały przez Plenarne zebranie jednogłośnie.

W dalszym ciągu zebrania wicedyrektor Izby zdał sprawozdanie z działalności Izby za okres od 28 marca do 1 października b.r. i podkreślił w niem szereg problemów, które stanowiły przedmiot prac Izby. Po przedstawieniu biegu prac organizacyjnych, jak ukonstytuowanie się komisyj Izbowych i poruszonych przez nie spraw, p. Dyr. Kawczyński dał przegląd zagadnień, którym Izba poświęciła we wskazanym okresie najwięcej uwagi.

Poruszając kompleks spraw gdańskich — któremi Izba zajmowała się szczególnie intensywnie w związku z dewaluacją guldena, p. Dyr. Kawczyński m. in. zaznaczył:

„Ze względu na to, że dewaluacja guldena i wprowadzone następnie ograniczenia dewizowe w Gdańsku, naraziły na duże stra-

ty szereg firm handlowych i przemysłowych naszego okręgu, uniemożliwiając im utrzymywanie normalnych stosunków gospodarczych z Wolnem Miastem, zebrała Izba dane o wysokości tych strat i przedstawiła je miarodajnym czynnikom, jako materjał do przeciwdziałania zarządzeniom walutowo - finansowym Senatu Gdańskiego. Obecnie bada Izba wysokość zapotrzebowania dewiz na pokrycie dostaw przemysłu naszego okręgu do Gdańska. Dane te zostaną zużytkowane przy zapowiadanych rokowaniach z Gdańskiem. Wszystkie zarządzenia Gdańska, mające na celu niedopuszczenie towarów polskich na teren Wolnego Miasta, notuje Izba i składa o tem raporty do właściwych władz.

Wzmiankowane perturbacje gospodarcze, wywołane przez Gdańsk, zawisły również całą grozą nad rozwojem naszego portu. Ta okoliczność spowodowała Izbę do przeprowadzenia badań nad warunkami konkurencyjności Gdyni w stosunku do Gdańska. Główną uwagę poświęciła Izba sprawie kosztów utrzymania w Gdyni, przyczem doprowadziła częściowo do unormowania cen artykułów pierwszej potrzeby, a równocześnie wykazała braki organizacyjne handlu gdyńskiego i podjęła się ich naprawy. Izba osiągnęła pozytywne rezultaty w tym względzie przez powołanie do życia nowych organizacyj branżowych w detalicznym handlu gdyńskim i przez zorganizowanie hurtowni z poważnym kapitałem zakładowym, przyczem wciągnięto do tej akcji kilku poważniejszych kupców naszego okręgu.

Opierając się na rocznem doświadczeniu z zakresu dostaw artykułów spożywczych do Wolnego Miasta, uskuteczniany ch na podstawie specjalnych umów branżowych polsko-gdańskich, zagwarantowała Izba dostawcom pomorskim efektywniejszą obronę ich interesów, niż to miało miejsce w poprzednim okresie.

Izba utworzyła trzy związki branżowe, a mianowicie: Polski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj w Gdyni, Pomorski Związek Eksporterów Ryb w Gdyni, oraz Związek Eksporterów Paszy. Ostatnie dwa związki uznane zostały za kontrahentów branżowych do rokowań z Gdańskiem i powierzono im kontrolę nad dostawami, jakoteż warunkami kupna ze strony kupców gdańskich. Odnośnie dostaw drobiu podjęła się Izba na okres przejściowy wystawiania zaświadczeń wywozowych. Całość zagadnień, związanych z temi dostawami, jest obserwowana i opracowywana przez Izbę.

Na miejsce byłego członka Komisji Rozdzielczej w Toruniu, która jest organem, powołanym do regulowania sprawy dostaw żywności z Pomorza do Gdańska, p. dyrektora Henryka Krupskiego, wyznaczony został na wniosek Izby p. Poseł Marchlewski, a na członka Komisji Rewizyjnej p. Radca Melerski. Stały udział w pracach Komisji bierze również p. Radca Mack, który piastuje w niej stanowisko Wiceprzewodniczącego.

Przechodząc do spraw związanych z naszym obrotem zagranicznym p. Dyr. Kawczyński wskazał, że w zakresie spraw eksportowych uzyskała Izba pomoc finansową w granicach od 8 — 20% wartości towaru fob port polski dla następujących artykułów przemysłowych: wyroby żeliwne, wanny, sanitarja. maszyny i narzędzia rolnicze, meble, klepki do beczek, parkiety, fryzy, listwy do ram i obuwie gumowe, że w opracowaniu znajduje się pomoc finansowa dla eksportu pianin na rynek angielski i do Kolonij Brytyjskich, wyrobów żeliwnych na rynki skandynawskie, oraz drewnianych drzwi płytowych na rynek angielski.

Interwencje Izby w sprawie przyśpieszenia wypłaty omawianej pomocy finansowej nie zostały dostatecznie uwzględnione.

Na korzyść eksportu zboża podjęła się Izba interwencji w sprawie wygórowanych cen worków, służących do opakowania mąki eksportowej i wyjaśniła sprawę powtórnego przeważania zboża w Gdańsku za pomocą wag automatycznych.

Izba prowadzi w dalszym ciągu Zakłady Badania Masła w Gdyni i Bydgoszczy, zreorganizowawszy ten ostatni stosownie do wymogów Ministerstwa Rolnictwa.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że Izba zorganizowała udział eksporterów naszego okręgu w naradach z Międzyministerjalną Komisją Eksportową, oraz w konferencjach z p. Konsulem Obrębskim z Marsylji i referentem handlowym Polskiego Konsulatu w Kairze.

b) W dziedzinie importu wystosowała Izba memorjał do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zwiększenia kontyngentów przywozowych na skóry dla firm, osiadłych w porcie. Izba zajęła się sprawą zwolnienia od cła surowców oleistych, niezbędnych dla utrzymania w ruchu Zakładów Przemysłu Tłuszczowego „Union" w Gdyni. — Przedstawiliśmy miarodajnym czynnikom szkodliwą dla naszego portu nieproporcjonalność podziału kontyngentów przywozowych między importerów gdyńskich a gdańskich na kawę, herbatę i ziarna kakaowe. — Uporządkowaliśmy sprawę importu bananów z Hiszpanji, z uwzględnieniem postanowień umowy handlowej polsko- hiszpańskiej. Doprowadziliśmy do końca zleconą Izbie kontrolę nad dystrybucją importowanych owoców południowych i ustaliliśmy klucz przerobu importowanych owoców suszonych przez istniejace na terenie portu zakłady t. zw. przemysłu handlowego.

Dzięki interwencji naszej Izby cofnięte zostało zarządzenie, które miało wejść w ży-

cie z dniem 1 października b. r., a które znosiło możliwość clenia towarów w kilku partjach za jednem pozwoleniem przywozowem. Nastąpiło zliberalizowanie zarządzenia w tym sensie, że za jednem zezwoleniem przywozu można clić przywieziony towar w 5-ciu partjach.

Wobec szczególnego znaczenia, jakiego dzisiaj nabiera sprawa wzmożenia eksportu, głównie z uwagi na nasz bilans handlowy, Izba opracowała projekt reorganizacji swych agend, związanych z eksportem.

Omawiając skolei prace Izby w zakresie spraw portowych p. Dyr. Kawczyński powiedział: „Już poprzednio wymieniłem szereg prac Izby, które łączą się także ściśle z rozwojem naszego portu. Tu pragnę nadmienić, że Izba brała żywy udział we wszystkich pracach, zmierzających do urządzenia arbitrażu bawełny w porcie. Przeprowadziliśmy po dłuższych staraniach uznanie dostaw okrętowych za eksport i przyznanie pomocy finansowej na dostawy mięsa, tłuszczów, wyrobów mięsnych, jaj, masła i drobiu. Dzięki temu wzrosły dostawy okrętowe tych artykułów o przeszło 300%, w porównaniu z początkiem b. r. Opracowujemy teraz sprawę pomocy finansowej dla dostaw artykułów technicznych.

Opracowaliśmy zasady standaryzacji konserw rybnych.

Wystąpiliśmy z memorjałem w sprawie liberalnego stosowania ulg podatkowych wobec gdyńskich przedsiębiorstw.

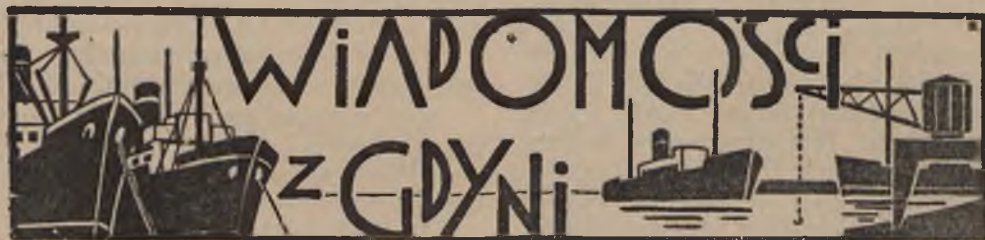
W związku z pracami nad aktywizacją naszego bilansu handlowego przygotowaliśmy materjały, dotyczące rozbudowy polskich linij okrętowych. W krótkim czasie wykończone zostaną, prowadzone już od dłuższego czasu, prace nad reorganizacją rzeczoznawstwa portowego.

W okresie sprawozdawczym zaprzysięgła Izba 7-miu nowych rzeczoznawców portowych.

Specjalną uwagę poświęciliśmy zagadnieniom, złączonym z rozbudową miasta i portu Gdyni. Odbyliśmy w tych sprawach kilka konferencyj z czynnikami zainteresowanemi. Zebrany materjał posłuży nam do sformułowania wniosków, mających znaczenie dla uporządkowania tych zasadniczych zagadnień dla rozwoju Gdyni.

W dalszym ciągu sprawozdania poruszone były sprawy socjalne, podatkowe komunikacyjne, szkolne i szereg innych, stanowiących przedmiot stałych prac Izby.

Po przyjęciu do wiadomości tego sprawozdania Plenarne Zebranie przystąpiło do rozpatrzenia preliminarza budżetu Izby na rok 1936, który to preliminarz zamykający się kwotą 461.400 złotych, Plenarne zebranie zatwierdziło.



ZŁOŻENIE MANDATU RADCY I WICEPREZESA IZBY PRZEZ POSŁA TADEUSZA MARCHLEWSKIEGO.

W dniu 7 października poseł Tadeusz Marchlewski złożył na ręce Prezesa naszej Izby senatora Stanisława Tora mandat radcy i wiceprezesa Izby. Na miejsce jego wszedł z listy zastępców p. Paweł Billert, właściciel składu galanterji skórzanej i kolektury Loterji Państwowej w Toruniu.

GOŚĆ BELGIJSKI W GDYNI.

Dnia 12 bm. przyjechał z Warszawy do Gdyni, bawiący obecnie w Polsce generalny dyrektor Centralnego Komitetu Przemysłu Belgijskiego p. Gustave L. Gerard. Gość belgijski złożył wizytę w Urzędzie Morskim w towarzystwie konsula belgijskiego w Gdyni p. Giacomini oraz przedstawiciela Izby Przemysłowo - Handlowej p. redaktora Godlewskiego. Następnie wymienieni zwiedzili port i jego urządzenia podczas czego wyjaśnień udzielał dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski. Następnie gość zwiedził olejarnię „Union", Łuszczarnię Ryżu i Chłodnię Portową, poczem był podejmowany śniadaniem przez naszą Izbę, którą reprezentował wiceprezes dyr. F. Kollat w zastępstwie nieobecnego prezesa senatora Stanisława Tora.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU B.R. ORAZ W OKRESIE 3-CH KWARTAŁÓW B.R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *wrześniu br. 639.836,7 ton* wobec rekordowych 734.448,5 ton w mies. sierpniu rb. oraz 639.959,7 ton w mies. wrześniu 1934 r.

W okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. (1. I. 35 r. — 30. IX. 35 r.) ogólne obroty towarowe zamorskie, import łącznie z ekspor-

tem wyniosły 5.516.189,5 ton, podczas gdy w tym samym okresie 1934 r. wyniosły 5.206.326 ton, wykazując 5,9%-owy wzrost.

Szczegółową ilustrację obrotów zamorskich importu i eksportu w okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z rokiem ubiegłym jest poniższe zestawienie:

Od pocz. roku (styczeń — wrzesień) 1935 r.

Import	*Eksport*	*Razem*
775.820,5	4.740.369,7	5.516.189,5

Od pocz. roku (styczeń — wrzesień) 1934 r.

Import	*Eksport*	*Razem*
741.711,1	4.464.614,9	5.206.326,—

Import zamorski w okresie 3-ch pierwszych kwartałów rb. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wykazuje wzrost 4,5%, eksport zamorski — 6,1%.

Analizując bliżej import zamorski należy stwierdzić, iż naogół szereg pozycyj poważniejszych grup towarowych wykazuje spadek. Do pozycyj importu, które w okresie: styczeń — wrzesień 1935 r. i 1934 r., wykazały spadek należą: nasiona oleiste — 33.189 t. w 1935 r. (65.223 t. w 1934 r.), piryty — 11.908 t. (44.429 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 6.491 t. (9.160 t.), fosforyty — 33.554 t. (43.491 t.), żużle Thomasa — 29.951 t. (40.909 t.), bawełna — 55.103 t. (60.969 t.), oraz metale różne — 3.312 t. (1.800 t.) Spadek importu nasion oleistych związany jest z akcją sfer rolniczych i odnośnemi zarządzeniami Min. Przem. i Handlu, mających na celu podniesienie konsumcji krajowych nasion oleistych. Pokaźny spadek surowców dla fabrykacji nawozów sztucznych ma swoje źródło przedewszystkiem w fatalnym stanie rolnictwa oraz w usiłowaniach Rządu do wzmożenia zbytu nawozów sztucznych produkowanych z surowców krajowych. Wzrost importu wywołany został głównie poz. złomu żelaznego — 246.006 t. (235.799 t.), miedzi — 8.624 t. (7.011 t.), ryżu sur. — 52.734 t. (44.780 t.), owoców świeżych — 50.639 t. (16.503 t.), kawy, kakao i herbaty — 9.214 t. (7.118 t.), śledzi świeżych — 4.958 t. (2.233 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 36.160 t. (21.606 t.), juty — 10.020 t. (8.584 t.), oraz szmat 6.278 t. (5.294 t.) Przeszło 100%-owy wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych łączy się z poważnym wzrostem produkcji hutnictwa polskiego oraz znacznem wzmożeniem ekspansji handlowej artykułów hutniczych na Daleki Wschód. — Poważna obniżka cła na owoce południowe, datująca się od końca grudnia r. ub. wywołała trzykrotny wzrost importu owoców świeżych.

Eksport zamorski w okresie 3-ch kwartałów roku bieżącego w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje wzrost 6,1%. Do pozycyj, dzięki którym wzmógł się eksport należy przedewszystkiem 23.809 ton zboża wywiezionego w b. roku, węgiel eksp. — 3.757.237 t. (3.705.397 t.), wzrost 1,3%, węgiel bunkrowy — 260.652 t. (148.211 t.), cukier — 78.586 t. (74.927 t.), mąka ryżowa — 3.114 t. (1.382 t.), mąka pastewna — 8.052 t. (2.916 t.), słód — 12.935 t. (4.105 t.), koks — 146.247 t. (132.606 t.), napoje alkoholowe — 78.586 t. (74.927 t.), melasa — 14.840 t. (8.730 t.), wytłoki buraczane — 2.354 t. (brak w 1934 r.), bale i słupy — 10.032 t. (4.272 t.), dykty i forniery — 12.213 t. (4.928 t.), meble gięte — 3.099 t. (1.939 t.), oraz cały szereg produktów hutniczych: żelazo surowe i handlowe — 37.693 t. (7.399 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 20.187 t. (15.367 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 9.669 t. (5.041 t.), cynk — 11.287 t. (5.811 t.), blacha cynkowa — 4.550 t. (2.765 t.), oraz materjały nawierzchni kolejowej — 6.451 t. (w 1934 r. brak).

Podkreślić należy bardzo poważnie wzmagający się eksport produktów hutniczych. Zainicjowany w 1933 r. eksport ten jest na najlepszej drodze swego rozwoju. Do artykułów, które w bieżącym roku wykazały spadek należy przedewszystkiem drzewo tarte — 147.816 t. (168.004 t.) Bardzo ładne rezultaty daje eksport głównie tranzytowej soli potasowej sowieckiej.

Z produktów hodowlanych rok bieżący przyniósł spadek: bekonów — 16.292 t. (18.247 t.), ptactwa bitego — 471 t. (819 t.), oraz szynek i innych pekl. — 1.668 t. (2.024 t.) Poważnie również obniżył się eksport ryżu wył. — 2.022 t. (637 t.) oraz nawozów azotowych (siarczanu amonu) — 9.257 t. (16.704 t.) Tyle odnośnie analizy obrotów dotychczasowych w porównaniu z 1934 r.

Na uzyskanie w miesiącu sprawozdawczym 639.836,7 ton op. obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski — 64.623 t., oraz wywóz zamorski — 575.213,7 t.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (64.623 t.) jest najmniejszym w ciągu całego b. roku. W porównaniu z ub. miesiącem r. b. (81.104 t.) miesiąc sprawozdawczy wykazuje 20,3%-owy spadek oraz 26,1% spadku w stosunku do września 1934 r. (87.444,7 t.)

Spadek importu zamor. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. sierpniem wywołany został przedewszystkiem pozycjami towarowemi: ryżu — 306 t. we wrześniu br. (7.408 w sierpniu br.), owoców świeżych — 938 t. (1.022 t.), kakao — 150 t. (190 t.), herbaty — 269 t. (677 t.), śledzi sol. — 1.480 t. (3.469 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 3.444 t. (17.830 t.), asfaltu — 184 t. (460 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 495 t. (102 t.), tytoniu — 112 t. (247 t.), fosforytów — brak (1.595 t.), żużli Thomasa — 1.500 t. (7.700 t.). soli potasowej — 3.250 t. (3.445 t.), juty — 771 t. (1.290 t.). miedzi — 1.073 t. (1.659 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 91 t. (104 t.) Do pozycyj towarowych

importu, które wykazały wzrost w mies. sprawozdawczym należą: owoce suszone — 524 t. (289 t.), herbata — 135 t. (74 t.), korzenie — 102 t. (48 t.), nasiona oleiste różne — 1.751 t. (1.270 t.), żywica — 673 t. (417 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 259 t. (224 t.), tran — 483 t. (191 t.), napoje alkoholowe i wina — 60 t. (19 t.), siarka — 467 t. (243 t.), przetwory chemiczne — 193 t. (164 t.), garbniki — 1.204 t. (1.086 t.), skóry — 2.276 t. (1.876 t.), bawełna — 7.001 t. (3.728 t.), szmaty — 1.017 t. (660 t.), kauczuk — 478 t. (394 t.), papier — 1.589 t. (1.431 t.), celuloza — 928 t. (553 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 953 t. (340 t.),

Z pośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu bawełny surowej. Według nieoficjalnych danych pewien wpływ wywarło tu skierowanie transportów bawełny dla Czechosłowacji przez Gdynię zamiast dotychczasowej drogi przez Triest. Byłby to niejako pierwszy wpływ wojny włosko - abisyńskiej na obroty portu gdyńskiego. Dobre rezultaty daje również import złomu żel., którego import w mies. sprawozdawczym wyniósł 24.653 t. wobec 15.129 t. w sierpniu rb. Świadczyłoby to o poprawie stanu zatrudnienia pracy hutnictwa polskiego. Pewnym odpowiednikiem tej sytuacji będzie poważne wzmożenie się eksportu produktów hutniczych.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony).

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1934
Ryż	306	45
owoce świeże	938	1.101
owoce suszone	524	19
konserwy owocowe	18	16
orzechy i migdały	6	10
kawa, kakao, herbata	554	729
korzenie	102	157
nasiona oleiste	1.751	9.680
żywica	673	802
śledzie świeże	161	149
śledzie solone	1.480	3.418
rudy różne i wypałki pirytowe	3.444	2.361
piryty	—	9.485
oleje	194	133
tłuszcze i oleje rośl.	259	367
tłuszcze zwierz. surowe	495	713
tran	483	319
asfalt	184	232
napoje alkohol. i wina	60	38
tytoń	112	395
siarka	467	107
przetwory chemiczne	193	200
farby	49	17
garbniki	1.204	489
fosforyty	—	12.622
żużle Thomasa	1.500	7.802
sól potasowa	3.250	—
skóry	2.276	2.352
wełna	1.026	556
odp. wełny	64	58
bawełna	7.001	4.971
odp. bawełny	58	28
len, konopie, sizal i inne wł. roślinne	75	41
juta	771	903
szmaty	1.017	631
kauczuk	478	481
wyr. gumowe	75	43
papier	1.589	151
papa i tektura	25	4
celuloza	928	189
żelazo sur.	124	—
metale różne	401	225
złom żelazny	24.653	22.435
miedź	1.073	622
cyna	32	47
cynk	19	—
wyr. żel. i metalowe	393	185
maszyny, apar. i części	258	116
części wagonów i lokomotyw	953	126
samochody i motocykle	91	28
różne	2.836	1.887
Razem	64.623	87.445

Eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym (575.213,7 t.) wykazuje 14,5-%owy spadek w porównaniu z ub. rekordowym miesiącem sierpniem r. b. (673.344,5 t.) oraz nieznaczny 4,1%-owy wzrost w stosunku do obrotów mies. września 1934 r. (552.515 t.) Ten poważny spadek eksportu zamorskiego w miesiącu wrześniu rb. w porównaniu z ub. mies. sierpniem spowodowała przedewszystkiem grupa wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 439.185 t. (wobec rekordowych 515.140 t. w sierpniu rb), węgla bunkrowego — 28.195 t. (47.435 t.) oraz koksu — 24.444 t. (30.257 t.) Poza grupą mineralną uległy obniżeniu pozycje towarowe: bekonów — 2.071 t. (2.171 t.), jaj — 3.126 t. (4.108 t.), masła — 744 t. (872 t.). cukru — 8.133 t. (8.240 t.), sody — 602 t. (673 t.), soli potasowej — 200 t. (1.645 t.), tkanin — 517 t. (846 t.), drzewa tartego — 30.178 t. (33.449 t.), dykt i fornierów — 1.394 t. (1.851 t.), mebli giętych — 387 t. (427 t.), papy i tektury — 112 t. (156 t.), wyr. żel. i metalowych — 1.143 t. (1.394 t.), oraz materjałów nawierzchni kolejowej — brak (3.674 t.)

Bardzo natomiast liczny szereg pozycyj towarowych eksportu zamorskiego wykazuje wzrost we wrześniu rb. w porównaniu z ub. mies. sierpniem rb. Należą tu: cement — 1.404 t. (762 t.), sól — 75 t. (30 t.), przetwory mięsne — 381 t. (313 t.), makuchy — 1.260 t. (1.187 t.), melasa — 5.846 t. (brak w m. sierpniu), wytłoki buraczane — 452 t. (103 t.), karbid — 305 t. (brak w m. sierpniu), bale i słupy — 1.907 t. (288 t.), wyroby z drzewa — 454 t. (223 t.), klepki — 345 t. (47 t.), papier —

1.210 t. (1.009 t.), celuloza — 969 t. (683 t.), żelazo handlowe — 6.092 t. (4.546 t.), szyny kolejowe — 3.984 t. (3.129 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.503 t. (2.338 t.), cynk — 1.225 t. (741 t.), oraz blacha cynkowa — 377 t. (201 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony).

	Wrzesień 1935	Wrzesień 1934
Zboże (żyto)	16	—
strączkowe	5	—
mąka ryżowa	400	110
mąka pastewna	102	400
mąka	25	145
ryż	15	—
słód	978	1.265
nasiona i rośliny	583	118
szynki i inne pekl.	89	106
bekony	2.071	1.521
ptactwo bite	58	146
jaja	3.126	1.790
masło	744	158
cement	1.404	877
sól	75	275
węgiel eksportowy	439.185	454.596
węgiel bunkrowy	28.195	19.080
koks	24.444	25.662
tłuszcze zwierz. surowe	138	35
przetwory mięsne	381	142
cukier	8.133	4.402
spirytus	—	157
makuchy	1.260	1.332
melasa	5.846	—
wytłoki buraczane	452	—
soda	602	1.468
salmiak	11	30
karbid	305	302
biel cynkowa	303	208
sól potasowa	200	—
saletra	5	2
nawozy azotowe (siarczan amonu)	—	3.300
skóry	55	72
tkaniny	517	552
bawełna i odpadki	156	24
bale i słupy	1.907	18
drzewo tarte	30.178	13.781
wyroby z drzewa	454	549
klepki	345	17
dykty i forniery	1.394	513
meble gięte	387	293
wyroby koszykarskie	27	70
papier	1.210	529
papa, tektura	112	115
celuloza	969	276
żelazo handlowe	6.092	—
metale różne	145	4.631
wyroby żelazne i metal.	1.143	2.430
szyny kolejowe	3.984	6.454
rury żeliwne i żelazne	2.503	1.417
cyna	1.225	722
blacha cynkowa	377	326
różne	2.889	2.099
Razem	575.214	552.515

Z pośród tych poz. eksportu zwraca uwagę 47,7%-owy wzrost wywozu węgla bunkrowego w mies. wrześniu 1935 r. w porównaniu z wrześniem 1934 r.; poważny 84,7%-owy wzrost wywozu cukru, 118,8%-owy wzrost wywozu tarcicy, oraz 77,5%-owy wzrost wywozu rur żeliwnych i żelaznych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, natomiast na wyjściu — spadek. Przyszło bowiem 420 statków (411) o pojemności 420.262 n. r. t. (419.748 n. r. t.), wyszło zaś 407 statków (429) o pojemności 409.604 n. r. t. (440.872 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Norwegja — 4, Anglja — 5, Danja — 6, Stany Zjedn. A. P. — 7, Włochy — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10 i t. d. wykazując korzystne przegrupowanie się Niemiec z 4-go miejsca (w sierpniu) na 3-e, na niekorzyść Anglji, która z 3-go miejsca (w sierpniu) zajęła obecnie 5-e. Podkreślić należy poważne przesunięcie się bander państw śródziemnomorskich: Włoch z 6-go miejsca (w sierpniu) na 8-e obecnie oraz Grecji z 5-go na 10-e.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni utrzymuje się powyżej 1.000 n. r. t. i wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 1.000,6 nrt. wobec 1.021,2 n. r. t. w sierpniu rb.

Poważnej obniżce uległa średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 46 (w sierpniu) na 39 (wrzesień).

Średni postój statku wyniósł 54,9 godzin wobec 55 godzin w sierpniu rb.

Ruch statków w miesiącu wrześniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	52	58.727	49	56.745
W. M. Gdańsk	2	2.125	3	2.680
Anglja	25	40.480	22	39.870
Danja	44	30.515	40	28.479
Egipt	1	2.701	1	2.701
Estonja	5	2.045	6	2.426
Finlandja	18	19.049	18	19.050
Francja	2	9.214	2	9.214
Grecja	7	17.770	6	14.929
Hiszpanja	—	—	1	2.276
Holandja	7	6.095	7	6.095
Islandja	1	435	1	435
Łotwa	2	2.255	2	2.255
Niemcy	64	47.135	65	45.573
Norwegja	49	44.760	48	41.937

Rumunja	1	2.599	2	4.888
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.022	7	22.022
Szwecja	127	90.732	119	84.929
Włochy	7	20.193	8	23.102
Z. S. R. R.	1	1.412	—	—
Razem	420	420.262	407	409.604

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich poważnie obniżył się. Przyjechało pasażerów ogółem 1.234 osób (w sierpniu 2.273), w tem: z Anglji — 109 osób, Argentyny — 3, Belgji — 17, Danji — 11, Estonji — 2, Finlandji — 27, Francji — 9, Holandji — 18, Łotwy — 177, Niemiec — 4, Norwegji — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 146, Szwecji — 2, Włoch — 690, oraz via W. M. Gdańsk — 36 osób. Wyjechało zaś 1.916 osób (w sierpniu 3.227), w tem: do Anglji — 57 osób, Finlandji — 1, Francji — 486, Holandji — 3, Niemiec — 1, Rumunji — 480, Stanów Zjedn. Am. P. — 711, wyspy Kanaryjskie — 2, Z. S. R. R. — 154, oraz via W. M. Gdańsk — 21 osób.

NOWY POLSKI MOTOROWIEC „PIONIER I" W GDYNI.

Przed kilku tygodniami zawiązało się w Gdyni nowe polskie przedsiębiorstwo żeglugowe pod firmą „Pionier" Sp. z o. odp. — Przedsiębiorstwo to nabyło niedawno w Finlandji statek motorowy ex „Njord", który otrzymał nazwę „Pionier I". Jest to jednostka zbudowana ze stali w r. 1919 w fińskiej stoczni Sandvikens Skeppsdocka A. B. — Helsinki, posiadająca pojemność 546 tonn rej. brutto, 264 tonn rej. netto, nośność ca 570 tonn DW., oraz wyposażona w podwójne dno i wzmocnienie przeciwlodowe, pozwalające na uprawianie żeglugi także w okresie zimowym. Dwa motory Bollindersa o łącznej sile 350 KM zapewniają statkowi temu szybkość 9 — 10 węzłów. Wymiary „Pioniera I" są następujące: długość 55 metrów, szerokość 8,90 metrów., zanurzenie 3,70 m. Jak widzimy więc jest to jednostka nowoczesna, która jako tramp może naszemu handlowi zamorskiemu oddać pewne usługi. Tego typu statki tj. mniejsze motorowce oraz szkunery motorowe ze względu na swe stosunkowo nieduże zanurzenie z łatwością docierają do mniejszych portów a nawet przystani rzecznych, do których nie mogą zawijać statki większe. Spełniają więc tem samem doskonale rolę instrumentu dowozowego zwłaszcza mniejszych partyj towarów, które dotąd z Gdyni i Gdańska wywoziły jedynie mniejsze statki obcych bander — z braku posiadania podobnych jednostek przez naszą marynarkę handlową. Załoga motorowca „Pionier I" składa się z 14 ludzi, w tem 4 oficerów oraz 10 marynarzy. Nadmienić przytem wypada, że załoga ta poza swą służbą ściśle morską, wykonuje także sztauerkę.

Jeśli chodzi o opłacalność statku, ze względu na istnienie wielkiej ilości mniejszych frachtów, które nie trudno stąd uzyskać zarówno do portów bałtyckich, jak i skandynawskich — nowemu polskiemu przedsiębiorstwu żeglugowemu rokować można dobre powodzenie i rozwój na przyszłość. Jako dowód świadczyć może już obecnie fakt szczęśliwego zapoczątkowania eksploatacji tego małego motorowca zagranicą. Dotychczas wykorzystano go w następujący sposób. Po dokonaniu zakupu statku w Helsinkach, gdzie uskuteczniono niezbędny remont, „Pionier I" otrzymał stamtąd ładunek 500 tonn drzewa z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Z Kopenhagi do Gdyni zabrał natomiast ładunek ca 500 ton złomu żelaznego. Po wyładowaniu w swym porcie macierzystym udał się zkolei „Pionier" do Gdańska, gdzie przyjął na swój pokład ca 300 m³ drzewa brzozowego z przeznaczeniem do Rygi. W dalszym ciągu ma już zapewnione frachty Ryga — Wyborg (żyto), Wyborg — Odensee (drzewo), i t. d.

Do Gdyni przybył „Pionier I" dnia 3 bm. W czasie ładowania drzewa w Gdańsku, odbyło się w dn. 10 bm. uroczyste podniesienie bandery, w którem uczestniczyli m. in. dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H. T. Ocioszyński, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. St. Łęgowski, Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku kmdr. J. Poznański i szef pilotów gdańskich kmdr. Ziółkowski. Przemówienia okolicznościowe wygłosili założyciel i kierownik tow. „Pionier" por. mar. handl. W. Milanowski oraz dyr. inż. Możdżeński.

Kapitanem nowego polskiego motorowca polskiego jest por. żeglugi wielkiej Jerzy Świechowski, znany ze swego brawurowego przebycia Oceanu Atlantyckiego na yachcie „Dal" w r. 1933/34 z por. kawalerji Bohomolcem i śp. por. mar. handl. Witkowskim.

E. U.

Wiadomości z portu gdańskiego

PODPISANIE PROTOKÓŁÓW POLSKO-GDAŃSKICH.

W dniu 11 października br. podpisane zostały przez przedstawicieli Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska dwa protokuły, dotyczące najaktualniejszych zagadnień w stosunkach polsko-gdańskich.

Istniejąca od maja br. reglamentacja dewizowa w Gdańsku, jak wiadomo, odbiła się

w sposób w wysokim stopniu niekorzystny na obrocie handlowym polsko-gdańskim, jak również na obrocie tranzytowym przez port gdański. Reglamentacja dewizowa, sama w sobie zawierająca poważne utrudnienia dla obrotów handlowych wogóle, stosowana do tego w sposób rygorystyczny specjalnie w odniesieniu do obrotu towarowego pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem wymagała poważnych korektyw o ile nie było możliwem jej całkowite zniesienie, względnie zastąpienie zdeprecjonizowanej waluty gdańskiej walutą polską.

Protokuł w tej sprawie, podpisany w dniu 11 bm., dosłowne brzmienie którego podajemy niżej, może wpłynąć na złagodzenie wytworzonej przez reglamentację sytuacji tylko w tym wypadku o ile zawarte w nim ogólnikowe postanowienia będą w sposób lojalny liberalnie wprowadzone w życie.

Drugi protokuł, podpisany w tym samym dniu na razie w niczem nie zmienia istniejącego od 18 września 1933 roku położenia, gdyż zawarty wówczas układ polsko-gdański gwarantował portowi gdańskiemu pewne minimum przeładunków tak w imporcie, jak i w eksporcie, które to minimum, jak wiadomo, już w roku 1933 zostało przekroczone, a w roku 1934 uległo dalszym poważnym zmianom na korzyść portu gdańskiego. Rok bieżący, pomimo wstrząsów, jakie wywołać musiały w obrotach portowych zarządzenia dewizowe Senatu, nie wykazał odchyleń od zagwarantowanego minimum, spadek w eksporcie dotyczył przedewszystkiem przeładunków węgla, zaś import, jak wykazują dane statystyczne, nawet wzrósł poważnie. W tych warunkach spodziewać się należy, iż przewidziane w protokule rokowania mogą obracać się jedynie w zakresie zmian o charakterze technicznym, w niczem jednak nie powinny naruszać kształtowania się obrotów w porcie gdyńskim, lub uszczuplać jego stan posiadania.

Protokuł, dotyczący sytuacji walutowej w Gdańsku ma brzmienie następujące:

W wykonaniu protokułu z 8 sierpnia 1935 Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska celem usunięcia ujemnego oddziaływania gdańskiej reglamentacji guldena na polski handel i ruch tranzytowy przez obszar Wolnego Miasta oraz swobodę obrotu gospodarczego między Polską a Gdańskiem uzgodniły co następuje:

1) Senat W. M. Gdańska dążyć będzie do możliwie szybkiego przywrócenia całej swobody obrotów pieniężnych pomiędzy Polską a Gdańskiem zgodnie z art. 195 ust. 3 umowy warszawskiej.

2) Istniejący na obszarze W. M. Gdańska stan zupełnej swobody obrotu dewizami dla celów polskiego handlu zagranicznego przez Gdańsk oraz dla celu tranzytu do i z innych państw, będzie utrzymany przez senat gdański niezależnie od pozostawienia w mocy na czas przejściowy reglamentacji guldena, przewidzianej w protokule z dnia 8 sierpnia 1935 r.

3) Na cele polskiego handlu zagranicznego przez Gdańsk oraz tranzytu do i z innych państw, będą przydzielane dewizy za guldeny w tych wypadkach, w których zachodzi potrzeba takiego przydziału.

4) Odnośnie sprowadzania towarów z Polski na czas przejściowy trwania reglamentacji guldena, senat W. Miasta: a) poweźmie wszystkie potrzebne zarządzenia, by utrzymać w miarę możności polskie dostawy na potrzeby W. Miasta w normalnych rozmiarach; b) nie będzie wykorzystywał reglamentacji guldena dla wydawania zarządzeń, które mogłyby spowodować skurczenie się tegoż obrotu towarowego; c) w swych rozporządzeniach i innych zarządzeniach, jak również przy ich praktycznem zastosowaniu (w szczególności przy przydziale dewiz) nie będzie stosował dyskryminacji w rozmaitych wypadkach na korzyść pewnych kategoryj firm, lub też pojedyńczych osób.

5) W celu usunięcia powstających trudności i przeszkód przy sprowadzaniu towarów polskich i przy dokonywaniu tranzakcyj w poszczególnych branżach, zostaną podjęte niezwłocznie rozmowy pomiędzy polskiemi i gdańskiemi organizacjami gospodarczemi.

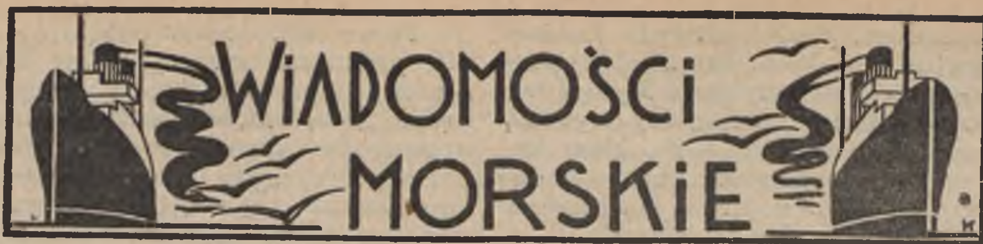
6) W wypadkach, gdyby przeciwko sposobowi wykonywania postanowień zawartych w art. 2, 3 i 4 niniejszego protokułu powstały zastrzeżenia, będą one badane przez komisję parytetową w celu znalezienia praktycznego rozwiązania na drodze polubownej.

Protokuł drugi ma następujące brzmienie: przedstawiciele Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska uzgodnili co następuje:

1) czas trwania protokułu z dnia 18 września 1933 r. przedłuża się na dalszy okres czasu, t. zn. od 1 października 1935 do 30 września 1936 roku.

2) Zostaną podjęte niezwłocznie dalsze rokowania w sprawie protokułu z dnia 18 września 1935 r. Rokowania te winny być prowadzone w taki sposób, aby w miarę możności zostały ukończone przed końcem grudnia 1935 roku. Osiągnięte podczas tych rokowań porozumienie będzie niezwłocznie wprowadzone w życie. Rząd Polski zastrzega sobie poruszenie w tych rozmowach wszystkich tych kwestyj, które stoją w związku z obecną sytuacją gospodarczą Gdańska.

Celem przyspieszenia prac, poleca się już obecnie komisji, o której mowa w art. 4 protokułu z dnia 18 września 1933 , zestawienie i przedłożenie potrzebnego materjału statystycznego.



ANGIELSKI WZÓR KLAUZULI RYZYKA WOJENNEGO.

Izba Żeglugowa Zjednoczonego królestwa (Chamber of Shipping of the United Kingdom) poleca swoim członkom umieszczenie we wszystkich umowach frachtowych (czarterach) dwuczłonowej klauzuli wypracowanej przez Documentary Commitee tejże izby. Oto brzmienie klauzuli:

2) Nie podpisywać żadnych konosamentów, opiewających na którykolwiek port, będący pod blokadą. O ile port wyładowania został ogłoszony pod blokada po podpisaniu konosamentów, lub o ile port, do którego statek otrzymał zlecenie wyładowania czy to przy podpisywaniu konosamentu czy też później jest takim portem, do którego wejście jest lub winno być zakazane przez rząd państwa, pod którego banderą statek żegluje lub zakazane przez jakikolwiek inny rząd, to armator winien wyładować towar w jakimkolwiek innym porcie, objętym tą umową frachtową (czarterem) jako zleconym przez frachtujących, o ile taki inny port nie jest portem pod blokadą lub portem zakazanym w powyżej wymienionem znaczeniu) i winien być uprawniony do pobrania frachtu tak, jak gdyby statek wyładował w porcie lub portach wyładunkowych, do których był pierwotnie przeznaczony.

2) Statkowi wolno wypełniać jakiekolwiek zlecenia lub dyrektywy dotyczące odjazdu, przybycia, kierunku drogi, portów zawijania po drodze, zatrzymań się, przeznaczenia, wydania towaru lub innych szczegółów tego rodzaju, nakazanych przez rząd państwa, pod którego banderą statek żegluje, lub przez jakikolwiek wydział (departament) tego rządu, lub przez osobę działającą lub zamierzającą działać z upoważnienia takiego rządu, lub przez jakikolwiek komitet lub osobę, mające w myśl przepisów o ubezpieczaniu statków od ryzyka działań wojennych, prawo wydawania takich zleceń lub dyrektyw. Jeśli wskutek tych zleceń lub dyrektyw cokolwiek zostanie wykonane lub niewykonane, to nie będzie uważane to za zboczenie i dostawa zgodnie z takiemi zleceniami lub dyrektywami ma być uważana jako wykonanie kontraktowej podróży i odpowiednio do tego ma być wypłacony fracht".

Jak widać z treści klauzuli ma ona związek ze sprawą sankcyj, pojętych jako szeroko zakrojona blokada: ułatwia ona przewożącemu omijanie jakichkolwiek portów, mogących być objętemi blokadą i zakazującemi przepisami jakiegokolwiek państwa dla swych statków (wykonywanie sankcyj) bez rezygnacji chociażby z części należności frachtowej.

ARMATORZY WINNI SIĘ ZABEZPIECZAĆ OD RYZYKA WOJNY.

Baltic & International Maritime Conference z siedzibą w Kopenhadze wydało cyrkularz zwracający uwagę swych członków na konieczność zabezpieczania ich interesów od ryzyka wojny i blokady, w związku z sytuacją dzisiejszą. Cyrkularz poleca w tym celu stosowanie klauzuli czarteru „Gencon", wypracowanej na podstawie doświadczeń wojny 1914-1918 roku. Prócz tego pożądane jest wprowadzenie klauzuli pokrywającej możliwości rekwizycji statków.

WSTĘPNA KONFERENCJA DLA RACJONALIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI — ODWOŁANA.

Sekretarjat międzynarodowej konferencji żeglugowej zmienił swój projekt zwołania drugiej wstępnej konferencji w Londynie w październiku r. b. Formalnym powodem jest nienadesłanie przez armatorów niektórych państw swych projektów racjonalizacji w ostatnim wyznaczonym terminie.

Prócz tego wskazuje się na obecną trudną sytuację polityczną, która niewątpliwie jest głównym powodem odroczenia na czas nieograniczony międzynarodowej konferencji. Niewątpliwie zmieniająca się wciąż sytuacja polityczna, odbijająca się w sposób zgóry nie dający się obliczyć na żegludze międzynarodowej, czyni sprawę wstępnej konferencji nierealną i niejasnem nawet jest czy sama konferencja wogóle się odbędzie.

NOWE OLBRZYMY OCEANICZNE NA WIDOWNI.

W związku z dyskutowanym ostatnio w Komisji Handlowej Senatu Stanów Zjednoczonych A. P. projektem ustawy o pomocy dla marynarki handlowej p. W. Chapman. b. Prezes United States Lines oraz inicjator budowy dwóch ostatnich wielkich statków pasażerskich typu kabinowców, wystąpił z inicjatywą uzyskania od Rządu Stanów Zjednoczonych subsydjum w wysokości 100 miljonów

dolarów na budowę dwóch nowych kabinowych „Superliners". Mają one mieć wyporność 108.000 ton, osiągać szybkość 38 węzłów; długość tych „Superliners" miałaby wynosić 1.250 stóp. Statki te miałyby tylko klasę kabinową, przyczem koszt przejazdu 1 osoby kalkulowałby się na 60 dolarów, małżeństwa bezdzietne płaciłyby nawet 50 dolarów.

O ile projekt ten zostanie zrealizowany, a jest on, jak słychać daleko zaawansowany i popierany przez amerykańskie sfery gospodarcze i polityczne, to wniesie znaczne perturbacje w obecny stan ruchu pasażerskiego przez Atlantyk. Nie jest wykluczone, że będzie stworzona specjalna kompanja dla eksploatacji tych jednostek. Przypomnieć sobie należy, że projektowane statki amerykańskie byłyby o połowę większe od będącego już w ruchu olbrzyma francuskiego „Normandie" i wkrótce mającego być uruchomionym olbrzyma brytyjskiego Queen Mary, byłyby one również ośmiokrotnie większe od transatlantyków polskich „Piłsudski" i „Batory."

SPECJALNE URZĄDZENIE NIE POZWOLI „QUEEN MARY" ZDERZYĆ SIĘ Z JAKĄKOLWIEK PRZESZKODĄ.

Angielska prasa podaje wiadomość o tem, że budujący się transatlantyk „Queen Mary" będzie wyposażony w przyrząd absolutnie zabezpieczający okręt od możliwości zderzenia się z jakąkolwiek przeszkodą na skutek złej widoczności, nieuwagi i t. p.

Nowe urządzenie polega na zastosowaniu promienia elektrycznego, który będąc rzucony naprzód z dziobu okrętu wyczuwać będzie do odległości 2 mil morskich wszelkie przeszkody i sygnalizować ich obecność przy pomocy przyrządu ustanowionego na mostku kapitańskim. Ten ostatni przyrząd będzie posiadać równocześnie mechanizm, automatycznie poruszający dźwignię zmniejszającą znacznie szybkość biegu maszyn okrętu.

OBROTY PORTU SZCZECIŃSKIEGO Z ZAPLECZEM POLSKIEM.

Obroty portu szczecińskiego z zapleczem polskiem wykazują już od szeregu lat tendencję zniżkową. W przywozie do Szczecina drogą kolejową oraz drogą wodną śródlądową z polskiego obszaru celnego pierwsze miejsce zajmuje zboże, którego przywieziono w 1933 r. 118.852 t., zaś w r. 1934 według przypuszczalnych obliczeń (urzędowych statystyk dotychczas nie ogłoszono) ok. 45.000 ton. Przywóz innych artykułów z polskiego obszaru celnego przedstawiał się w 1933 r. następująco: mąka 2.198 t., drzewo, celuloza 1.675 t., węgiel 1.300 t. Przywóz innych towarów był stosunkowo niewielki. Ogólny przywóz w 1933 r. wyniósł 127.507 t.

Wywóz ze Szczecina drogą kolejową do obszaru celnego polskiego oraz drogą rzeczną do polskiej części dorzecza Warty i Noteci był w 1933 r. mniejszy niż w latach ubiegłych i wyniósł razem tylko 6.072 tonn.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBROTY TOWAROWE PALESTYNY Z POLSKĄ.

Handel zagraniczny Palestyny w I kwartale rb. znacznie wzrósł w porównaniu z I kwart. 1934 r., przyczem import wynosił: 4.387.239 Ł. P. (3.312.197 w I kw. 1934), a eksport: 2.783.834 Ł. P. (2.095.706 w I kw. 1934). Wzrósł więc zwłaszcza import, a jednocześnie nastąpiły przesunięcia w udziale poszczególnych krajów w obrotach handlowych Palestyny. Polska z 13 miejsca w rzędzie dostawców z kwotą — 87.966 Ł. P. w I kw. 1934 wysunęła się na 9 miejsce w 1935 r. z kwotą importu 149.008 Ł. P., wyprzedzając przywóz z Turcji, Egiptu, Włoch i Francji. Wzrost importu polskiego stanowił 68,8%, a udział w ogólnym przywozie w I kwart. r. b. wyrażał się cyfrą 3,4% (w I kwart. 1934 r. — 2,6%).

W zakresie eksportu z 16 miejsca w rzędzie odbiorców (7.816 Ł. P. w I kw. 1934) nastąpiło przesunięcie Polski na 7 miejsce — 55.314 Ł. P., co oznacza wzrost zakupów towarów palestyńskich o 600%, przyczem udział w eksporcie ogólnym wyniósł 2% (a 0,37% w I kw. 1934 r.)

Należy zaznaczyć, że szereg krajów importujących do Palestyny stale lub w pewnych okresach więcej niż Polska (np. Stany Zjedn. A. P., Czechosłowacja, Japonja, Turcja) bierze w eksporcie towarów palestyńskich minimalny udział. Na uwagę zasługuje pozatem znaczny spadek wywozu palestyńskiego do Niemiec i Włoch, wywołany stosowaniem ścisłej reglamentacji importu.

DOSTAWY PIERZA I PUCHU DO WIELKIEJ BRYTANJI.

Rynek angielski posiada dość ograniczone możliwości zbytu pierza gęsiego i puchu, płacąc ceny o ca 50% mniejsze niż rynki kontynentalne.

Głównymi dostawcami pierza gęsiego są Rosja i Czechosłowacja.

Na rynku znajdują się 3 gatunki „White", „Halfwhite" i „Grey", przyczem stosunkowo najwięcej sprzedaje się „Grey", za który cena wynosi ok. 1/9 za 1 lb w hurcie wraz z cłem.

Pierze gęsie dostarczane jest jako niemyte.

Na pierze kacze jest znacznie większy popyt aniżeli na pierze gęsie. Poza Anglją obsługują rynek jeszcze Chiny oraz Rosja. Towar musi być wolny od domieszek, jednak nie jest myty, a tylko sortowany na kolory: White i Coloured.

White kosztuje dzisiaj w hurcie ok. 1/4, Coloured zaś jest tylko o ca 1d tańszy.

Dozwolona jest domieszka 2 proc. piór grubszych (quills).

Obroty pierzem kurzem są duże. Głównie dostarczają pierze to na rynek angielski: Stany Zjednoczone, Rosja, Hiszpanja. Węgry i tak dalej.

Rozróżnia się następujące gatunki:

1) American Curled Chicken Feathers po 6d za 1 lb w hurcie.

Towar jest chemicznie czyszczony i kręcony, jednak koloru mieszanego. Jest to najdroższy gatunek.

2) American White Chicken F. po 4 d za 1 lb.

Towar jest czysto biały oraz myty, przyczem nie zawiera „quills".

3) American Western 1 Ch. F. po 2¾d za 1 lb. w hurcie, myty, koloru mieszanego.

4) Russian Cleaned po 2¼ — 2½d za 1 lb w hurcie, t. zw. „saltwashed", czyli czyszczony.

5) English — raw po 2d za 1 lb; zwykły angielski.

6) English — kosher po 1¼ d za 1 lb; koszerny; jest to typ najgorszy.

Pierze kurze nie może posiadać obcych domieszek, a eksporterzy powinni szczególnie wystrzegać się zanieczyszczeń jak np. sznurów, słomy, siana, papieru itd.

Towar nie powinien być poplamiony krwią.

Należy również zwrócić pilną uwagę, aby towar nie zmoknął, co powoduje wstrętny zapach, a na skutek czego pierze takie staje się niezdatnem do użytku.

Pierze kurze amerykańskie pakowane jest do bel prasowanych, przyczem 3 takie bele ważą ok. 1 t. Towar rosyjski nadchodzi w belach nieprasowanych wagi ok. 80 kg.

Naogół fabryki pierza w Anglji same czyszczą pierze kurze, wobec czego chętniej kupują pierze surowe.

Jakość polskiego pierza jest podobna do jakości towaru angielskiego, jednak ceny, jakie płacono za towar polski były niższe od angielskich. Przy przestrzeganiu wszystkich wyżej wymienionych warunków ceny za nasz towar powinny dorównać angielskim. Cło dla pierza wszelkiego wynosi 10% ad valorem.

SKRZYNKI DO OPAKOWANIA OWOCÓW W PORTUGALJI.

Portugalskie Ministerstwo Handlu i Przemysłu dekretem Nr. 24.305 z dnia 4. 8. 1934 r. opublikowanym w Diario do Governo Nr. I.—182 ustaliło standartowe wymiary na skrzynki do opakowania melonów eksportowych, dopuszczając do wywozu tylko owoce pakowane w skrzynie jednego z trzech rodzajów o następujących wymiarach wewnętrznych w milimetrach:

a) skrzynka na	4/6 melonów	— 550 × 370 × 190
b) skrzynka na	8/10 melonów	— 690 × 600 × 180
c) skrzynka na	12/15 melonów	— 1070 × 490 × 170

Deszczułki na skrzynki mają być następującej grubości: na ścianki szczytowe — 14 do 16 m/m, na denko, boki i przykrywę — 7 do 9 m/m.

Skrzynki oznaczone literami b) i c) mają być podzielone wewnątrz na dwa lub trzy przedziały, w razie jeśliby melony miały być pakowane każdy oddzielnie, to każdy przedział ma być rozdzielony na następne 4 przedziały.

Melony winny być opakowane w wełnę drzewną.

Drzewo tarte grubości od 1 do 15 m/m opłaca cło p/g 89 poz. portug. taryfy celnej w wysokości 4,40 eskudów za metr sześcienny, zaś grubości od 15 do 35 m/m — p/g pozycji 88 taryfy — t. j. 3.00 eskudy za metr sześcienny.

Przy pobieraniu cła stosuje się mnożnik „złoty", który wynosi 24,45, prócz tego pobiera się dodatek 20 procentowy.

O przepisach powyższych należy dokładnie pamiętać przy składaniu ofert na skrzynki celem przystosowania swego artykułu do wymagań portugalskich.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

UKŁAD DODATKOWY POLSKO-CZECHOSŁOWACKI. Podpisany w dniu 5. 9. 35 r. protokół dodatkowy do traktatu z Polską został przez Czechosłowację prowizorycznie wprowadzony w życie, w związku z tem cła umowne z listy A i B układu zostały przedłużone do 30. 6. 36 r. Lista A — stawki celne przy imporcie do Czechosłowacji obejmuje pozycje: ex 598 c/1 — niedymiący kwas siarkowy, 600 m — saletra wapniowa i 617 — superfosfat.

Układ węglowy polsko - czechosłowacki został przedłużony na okres roczny t. j. do 31. 7. 36 r.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO - RUMUŃSKI. Obowiązujący do 15. 12. 1935 r. układ handlowy z Polską został wymówiony z dniem 15. 9. 35 r. przez stronę rumuńską, pragnącą dostosować przyszłe porozumienie do nowych norm obecnego systemu handlu zagranicznego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1935 ROKU.

ARGENTYNA. Wwóz absyntu został wzbroniony.

BELGJA. Komunikat oficjalny w prasie belgijskiej zapowiada ewentualność wprowadzenia zarządzeń represyjnych w stosunku do towarów kanadyjskich, o ile Kanada nie podda rewizji dotychczasowe-

go systemu zarządzeń celnych wobec towarów belgijskich.

Rozporządzenie z 21 września uzależnia przywóz opon gumowych od uzyskania licencji przywozowej.

Opłata od wystawienia zezwoleń przywozowych na pszenicę została ustalona na okres od 16 września do 15 października na 10 fr.

Z dniem 1 października zostały zniesione opłaty licencyjne na wyroby mięsne i wędliniarskie wymienione w pozycjach 210, 212, i 214 belgijskiej taryfy celnej.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Malta. Szczepionki i serum dla użytku weterynaryjnego zostały zwolnione od cła obwieszczeniem rządowem z 11-go września br.

COSTA-RICA. Przywóz niektórych rodzajów lamp został wzbroniony.

Dekret ogłoszony 24 sierpnia wprowadza zmiany w przepisach importowych dotyczących środków odżywczych dla dzieci.

EGIPT. Wprowadzony został 40% dodatek celny na towary włókiennicze pochodzenia japońskiego.

FINLANDJA. Rząd złożył w Parlamencie projekt zmian szeregu stawek celnych, a między innemi na żyto, mąkę pszenną i pszenicę, cukier, tekturę, blachę ocynkowaną, cement, kapsle zapalne oraz na klej żywiczny.

FRANCJA. W myśl dekretu z 2-go września i okólnika z 6-go września wszelkie pudełka metalowe winny być znakowane nazwą kraju pochodzenia.

Rozporządzenie z 16-go września ustala na okres roczny, poczynając od 1-go października br. cenę cukru służącą za podstawę do obliczania 6% podatku.

Dekretem opublikowanym 18 września została podwyższona stawka celna na trzonki i rękojeści drewniane do narzędzi rolniczych.

Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie taryfikacyjne dotyczące preparatów do barwienia szkła, emalji i ceremitu, „collargol'u" oraz „diethylenglycol'u" i podobnych preparatów chemicznych.

GWATEMALA. Dekret z 29 sierpnia stwarza nowe pozycje taryfy obejmujące cegłę zwykłą i mozaikową ze szkła oraz złożone przetwory chemiczne, oddzielnie niewymienione w taryfie.

HISZPANJA. Z dniem 11 września został wprowadzony tymczasowy zakaz przywozu grochu włoskiego (Kirchererbsen).

HOLANDJA. Poczynając od 1 września br. przestały obowiązywać ograniczenia kontyngentowe na biel cynkową i litopon.

Ochrona celna utrudnia możliwości zbytu.

IRLANDJA. Z dniem 27 sierpnia wprowadzony został zakaz przywozu paszy dla bydła w postaci produktów z orzechów kokosowych i ziemnych oraz mączki rybiej.

13 września rząd irlandzki wydał rozporządzenie wprowadzające ograniczenia kontyngentowe na przywóz wózków dziecinnych.

Wprowadzone zostały cła dodatkowe na nici i różne drewniane przybory sportowe.

Z dniem 7 września weszły w życie nowe cła na następujące towary: migdały, papę, niektóre wyroby z żelaza kutego, pokrycia podłóg i dywaniki korkowe oraz na nasiona traw.

Jednocześnie zostało zniesione cło na linoleum i ceratę.

KANADA. Została obniżona urzędowa ewaluacja wartości niektórych rodzajów obuwia gumowego.

ŁOTWA. Według prowizorycznych obliczeń dokonanych przez Komisję Walutową, wartość zapotrzebowania na towary zagraniczne w IV kwartale 1935 r. wynosi około 10 miljonów łatów. Przy kontroli zgłoszeń importowych stwierdzono naogół zwiększone zapotrzebowanie, które jednak nie odpowiada zwiększonym potrzebom rynku, lecz wynika z obawy, aby przy żądaniu właściwej ilości towaru nie skreślono pewnej części, a tem samem przyznano mniejsze kontyngenty przywozowe, dlatego też kupcy, asekurując się przeciw takim ewentualnościom, zgłosili większe zapotrzebowania. Na uwagę zasługuje fakt, że w branży tekstylnej udzielono takich pozwoleń przywozu, które nie pozostaną bez wpływu na ceny tkanin na rynku wewnętrznym. Jest to jakby zapowiedź akcji rządu przeciw miejscowemu przemysłowi tekstylnemu, który, wykorzystując ochronę celną i kontyngentową, wyśrubował niesłychanie ceny za swe wyroby, zresztą gatunkowo bardzo przeciętne.

MEKSYK. Cło na rury stalowe i żelazne o średnicy od 7 do 14 cm zostało obniżone z 7 na 4 centavos od kg.

NICARAGUA. Ostatnio wprowadzone zostały liczne zmiany taryfy celnej dotyczące głównie naczyń szklanych i żelaznych, wyrobów żelaznych, blachy, drutu, tkanin na worki i worków jutowych oraz papieru.

PALESTYNA. Według informacyj Board of Trade nie będą udzielane zezwolenia na przywóz pszenicy w okresie od października do grudnia włącznie br., za wyjątkiem 1500 ton miękkiej pszenicy.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Wyspy Zielonego Przylądka. Dekretem z dnia 5 września została wprowadzona zniżka cła na węgiel kamienny i oleje mineralne wwożone dla zaopatrywania statków.

RUMUNJA. Okólnik ministerstwa finansów z dn. 30 sierpnia wyjaśnia, że rury i wentyle sprowadzane przez spółki przemysłu naftowego opłacają cło według pozycji Nr. 1210.

Pojawiły się decyzje w sprawie taryfikacji tkanin apretowanych, kapsli z celofanu. serów Petits Gruyère, nici innych niż bawełniane, henny, kamfory i liści laurowych.

Okólnik ministerjalny z 30 sierpnia ustala taryfikację zamków błyskawicznych i „Pulmoserum Bailly".

EL SALVADOR. Kurs przeliczenia dolara amerykańskiego na monetę krajową dla wymiaru należności celnej został zwiększony z 2,20 col. na 2,50 col. za 1 dolara.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu części do torebek damskich, dla dalszej przeróbki. P/25004/44/Ro.

Firma norweska interesuje się importem rur galwanizowanych do wodociągów o średn. 1½ do 2 cali. P/25138/48/Ro.

Na rynku angielskim istnieje możliwość zbytu inkubatorów, używanych do sztucznego wylęgu kurcząt. P/22167/45/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem garnków emaljowanych do kawy. (Coffe Pot). — P/25304/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu farb, lakierów, pokostu. emalji w Północnej Rodezji. P/19477/3/B.

Firma z Północnej Rodezji interesuje się importem pendzli, szczotek, naczyń emaljowanych, blaszanych i aluminjowych. P/23496/3/B.

Firma urugwajska poszukuje kontaktu z firmami polskiemi, wyspecjalizowanemi w następujących artykułach: żelazo, blacha ocynkowana, tkaniny bawełniane, przędza bawełniana, tkaniny wełniane, materjały budowlane, urządzenia sanitarne, urządzenia domowe, drzewo, posadzki i t. d. — P/23632/3A/M.

Firma belgijska poszukuje kontaktów z firmami polskiemi, wyrabiającemi materjały do oprawy książek, jak: papier introligatorski, płótno introligatorskie, pegamoid. P/24230/56/M.

Skóry na wierzchy i podeszwy do obuwia na większe dostawy do Włoch poszukiwane. P/24599/58/M.

Kołdry watowane, kryte satyną lub jedwabiem sztucznym, poszukiwane na eksport do Holandji. — P/24560/64/M.

Firma palestyńska interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskiej fabryki. wyrabiającej krany wodne i wentyle. P/23994/21/Ro.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski pomp i zegarów wodnych. P/23994/21/Ro.

W Kanadzie istnieją możliwości zbytu hufnali (Horse Nails). P/24562/44/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski następujących artykułów:

1) ozdoby choinkowe,
2) zabawki drewniane, papierowe, celuloidowe i gumowe,
3) wyroby papierowe, t. zw. karnawałowe,
4) przybory szkolne z drzewa jak piórniki, pióra, linijki,
5) strzelby, pistolety i zabawki drewniane dla dzieci,
6) albumy,
7) ognie sztuczne na choinki. P/25015/56/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZWROTY TOWAROWE MOGĄ BYĆ ZAWSZE WYŁĄCZANE Z PODSTAW OPODATKOWANIA, BONIFIKACJE ZAŚ TYLKO TE, KTÓRE UDZIELONE ZOSTAŁY W TYM SAMYM OKRESIE PODATKOWYM.

Ustęp ostatni art. 5-ego ustawy o państwowym podatku przemysłowym zawiera postanowienie, na podstawie którego wyłącza się z podstaw opodatkowania między innemi zwroty towarów i bonifikacje, udowodnione prawidłowo prowadzonemi księgami handlowemi.

Rozporządzenie wykonawcze do tego przepisu (§:33) wyjaśnia, że bonifikacje t. j. obniżki ceny sprzedażnej, podlegają wyłączeniu z podstaw opodatkowania pod warunkiem, udzielania ich w tym samym okresie podatkowym, w którym dokonano odnośnych transakcyj sprzedaży. Pod powyższy przepis rozszerzający, drogą analogji, ustalonych przez N. T. A. zasad prawnych. odnoszących się do bonifikacji, władze skarbowe podciągały również zwroty towarowe, ograniczając wyłączanie z podstaw opodatkowania tych zwrotów do odnośnego roku podatkowego.

Tego rodzaju interpretacja władz skarbowych nie znajdywała swego uzasadnienia w ustawie o państwowym podatku przemysłowym, gdyż jak to wywodzi Najwyższy Trybunał Administracyjny, bonifikacja stanowi pewnego rodzaju zniżenie ceny zwyczajnej, czyli jest to opust przyznawany odbiorcy. Zwrot natomiast towaru ma lub może mieć cechę albo niedojścia do skutku transakcji handlowej, albo też późniejszego anulowania lub zmiany transakcji. Jeżeli zwrot towaru powoduje zwolnienie od dopełnienia obowiązku płatniczego lub obowiązek zwrotu pobranej należności za towar zwrócony, to w skutkach prawnych i gospodarczych nie różni się on od umowy kupna — sprzedaży, zawartej pod warunkiem zawieszającym lub rozwiązującym, a to w zależności od tego, czy adresatowi dostarczono towaru na zamówienie z zastrzeżeniem prawa zwrotu, czy też bez zamówienia lub bez wspomnianego zastrzeżenia, a zwrot towaru jest uzasadniony z innych przyczyn.

Jeżeli przyjęciu towaru zwróconego towarzyszy zwrot należności lub umorzenie roszczenia o należność jeszcze niezapłaconą, to pod względem podatkowym uzasadnione jest wyłączenie z podstaw opodatkowania odnośnego ekwiwalentu pieniężnego za towar zwrócony właśnie z uwagi na możliwość powtórnego opodatkowania tego ekwiwalentu przy ponownej sprzedaży tego towaru. Bonifikaty natomiast powodują jedynie zmianę wysokości konkretnej należności za towar sprzedany, a zatem nigdy nie mogą odgrywać roli w ramach zagadnienia podwójnego opodatkowania — ekwiwalentu za ten sam towar u tego samego przedsiębiorcy. Należność ekwiwalentowa za towar zwrócony nie ma przeto nic wspólnego ze zniżką ceny, ona skutkiem uzasadnionego lub przynajmniej uznanego przez strony zwrotu towaru przemienia się w „nienależność" zaczem płaszczyzna rozważań prawnych nie pokrywa się z założeniami, na których podstawie zapadły

wyroki N. T. A. w sprawie wyłączenia z podstaw opodatkowania bonifikat.

Zwroty towarowe zatem należycie udowodnione ulegają wyłączeniu z podstaw opodatkowania, czyli nie stanowią części obrotu podatkowego bez względu na to, czy są związane z transakcjami dokonanemi w bieżącym roku podatkowym, czy też z transakcjami, pochodzącemi z lat poprzednich.

Bonifikacje z ceny fakturowej również nie stanowią części składowej obrotu, o ile przedsiębiorstwo udowodni je prawidłowo prowadzonemi księgami handlowemi oraz o ile obniżka ceny (bonifikacja) została uskuteczniona w tym samym okresie podatkowym, co transakcja sprzedaży.

MIKO.

WAŻNY OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU.

Ministerstwo Skarbu wydało w dniu 17 września br. okólnik do wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego i wszystkich Urzędów Skarbowych w sprawie ułatwienia kontaktu ludności z naczelnikami urzędów skarbowych oraz w sprawie uczestniczenia naczelników urzędów skarbowych w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych.

Okólnik ten brzmi:

Celem utrzymania bliższego kontaktu między odpowiedzialnymi kierownikami władz skarbowych a ludnością, również z miejscowości bardziej odległych od siedziby urzędu Ministerstwo Skarbu nakłada na PP. Naczelników urzędów skarbowych obowiązek poza osobistem przyjmowaniem interesantów w urzędzie skarbowym w ciągu przynajmniej 3 godz. we wszystkie dni pełnienia służby w siedzibie urzędu także obowiązek wyjazdów do ważniejszych ośrodków, położonych w okręgu urzędu, celem przyjmowania tam interesantów. Przyjazdy takie w odstępach 2-tygodniowych lub miesięcznych, a ewent. nawet i kwartalnych, w zależności od ważności ośrodka i frekwencji interesantów, mające miejsce w dniach zgóry oznaczonych i podanych do wiadomości publicznej w sposób praktykowany w tej miejscowości — ze wskazaniem również lokalu przyjęć, umożliwią widzenie się z naczelnikiem urzędu i osobiste wyłuszczenie mu prośby nawet najuboższym płatnikom. Naczelnik Urzędu będzie miał przytem możność zbadania odrazu na miejscu słuszności twierdzeń petentów i ich stanu majątkowego, co ułatwi mu wydanie właściwej decyzji.

Zaznacza się, że przyjmowanie interesantów powinno się odbywać w lokalach urzędowych miejscowych zarządów gminnych lub też urzędów państwowych, z któremi w tej sprawie należy się uprzednio porozumieć.

PP. Naczelnicy urzędów do kontroli wyjazdów do innych miejscowości celem załatwiania tam interesantów, powinni prowadzić dziennik wyjazdów, w którym poza godziną rozpoczęcia i ukończenia przyjmowania interesantów mają notować wszystkich zgłaszających się petentów, treść ich próśb i wydane decyzje, a to celem wykonania ich następnie przez urząd. Ponadto w dzienniku tym należy notować inne czynności urzędowe, spełnione w tej miejscowości, gdyż czas wolny od przyjęć interesantów powinien być użyty na lustrację przedsiębiorstw lub załatwianie innych czynności urzędowych.

Do zacieśnienia stosunków między ludnością a władzami skarbowemi przyczyni się też branie udziału przez naczelników urzędów w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych (kupieckich, rzemieślniczych, rolniczych itp.) Na zjazdach i zebraniach takich — zazwyczaj są poruszane — w ostatnich zwłaszcza latach — sprawy podatkowe i to niejednokrotnie w sposób mało objektywny. Obecność PP. Naczelników Urzędów Skarbowych na zjazdach pozwoli odrazu na miejscu wyjaśnić wiele spraw i wykazać niesłuszność wielu zarzutów. To też Ministerstwo Skarbu poleca, aby PP. Naczelnicy urzędów skarbowych w razie otrzymania zaproszenia zawsze brali udział osobiście w zjazdach i zebraniach organizacyj gospodarczych, na których mogą być omawiane sprawy podatkowe, w wypadku zaś niemożności osobistego przybycia na zjazd lub zebranie, aby delegowali swych zastępców (§ 9 ust. 2 i p.)

Podpisano: Podsekretarz Stanu:
(—) W. Staniszewski.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PORT RYBACKI W WIELKIEJ WSI. — PLAN BUDOWY.

W tych dniach miało nastąpić w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie otwarcie ofert na budowę portu rybackiego koło Wielkiej Wsi kosztem 3 milj. złotych. Sprawa tej budowy, rozważana oddawna, wychodzi więc ostatecznie na porządek dzienny.

Studja i plany portu rybackiego pod Wielką Wsią zostały przeprowadzone i opracowane jeszcze przed początkiem obecnego kryzysu i wyłącznie ogólna dekonjunktura opóźniła realizację jego budowy.

Port położony będzie na wielkiem morzu, na którem nie posiadamy nietylko żadnego portu, ale nawet jakiegokolwiek schroniska

dla kutrów, lub nawet łodzi. Wygładzony otwarty brzeg wprawdzie nie pozwala na stworzenie mniejszego schroniska, któreby i zapiaszczało i co najważniejsza, w prawdziwie trudnych wypadkach, przy fali od strony morza nie byłoby dostępne dla chcących się schronić statków rybackich. Port więc musi być należycie osłonięty od wielkiej fali i winien wysuwać się w morze conajmniej do linji 6-metrowej głębokości.

Rybołówcza ludność naszego wybrzeża w jego zachodniej części jest upośledzona, nie mogąc rozwijać należycie swych połowów na morzu. Dotyczy to części brzegu od Jastarni do ujścia Piaśnicy na granicy niemieckiej. Pośrodku tego odcinka leży Wielka Wieś.

Jeszcze inne względy przemawiają za Wielką Wsią: wysunięty dalej na zachód port byłby się znajdował na wybrzeżu, które już samo jest mocno atakowane przez wiatry zachodnie i północno-zachodnie, przypominając położone dalej wybrzeże poza granicą niemiecką. Tam istnieje szereg portów niedostępnych przy silniejszych wiatrach z morza, co się tłumaczy nietylko nieznacznem wysunięciem tych małych portów w morze i otwarciem ich wjazdów ku zachodowi, lecz przedewszystkiem zwróceniem linji wybrzeża ku północnemu zachodowi wydłużonym otwartym frontem, co utrudnia zastosowanie wjazdów inaczej zorjentowanych.

W miejscu obranem na port pod Wielką Wsią linja wybrzeża już jest nieco osłonięta od zachodnich wiatrów przez masyw i stromy brzeg Jastrzębiej Góry i linja wybrzeża zaczyna być zorjentowana ku NO.

Pozwala to liczyć na mniejsze parcie prądu bocznego, mniejsze zapiaszczanie portu i umożliwia urządzenie wjazdu zorjentowanego ku wschodowi i nawet ku SO.

Z tych założeń port w zmienionym nieznacznie pierwotnym planie pochodzącym od prof. inż. Rybczyńskiego ma główną osłonę w postaci łukowatego mola zachodniego, wysuwającego się w morze półkolem, zakręconem ku wschodowi, o długości 738 metrów. Na wysokości jego końca od linji wybrzeża wystawać będzie krótsze znacznie (320 metrów) molo wschodnie, tak że między obydwoma będzie przejście otwarte ku OSO. o szerokości 60 metrów. Odstęp między molami na brzegu, a tem samem i długość portu wzdłuż brzegu licząc będzie 500 metrów.

Ażeby sparaliżować kołujący ruch fali przedostającej się mimo wąskiego wejścia do portu wzdłuż wewnętrznej ściany mola zachodniego zbudowane zostanie jako odgałęzienie tego molo jeszcze dość długie, niewysokie molo wewnętrzne, które stworzy wraz z molo zachodniem rodzaj zatoki skierowanej otworem do wejścia do portu, służącej jako amortyzator rytmicznego ruchu fal rozchodzącego się od wejścia wgłąb portu.

W użytkowanej części portu, przylegającej do linji brzegu, objętej molami, zbudowane będą cztery mola prostopadłe do brzegu. Trzy z nich, o długości 100 metrów i szerokości 5 metrów każde, będą służyły jako przystanie dla statków rybackich, czwarte, o długości 120 metrów i szerokości 12 metrów, będzie służyło za przystań dla statków przybrzeżnej żeglugi. To ostatnie molo będzie najbliższe zewnętrznego mola wschodniego.

Ogólna powierzchnia portu obejmie około 14 hektarów. Wzdłuż linji brzegu prowadzić będzie bocznica kolejowa o długości ok. 600 metrów.

Budynek administracji portu już istnieje: został on zbudowany kilka lat temu w miejscu, gdzie się rozpoczynać ma od linji brzegu molo zachodnie.

Budowa tego portu ma znaczenie nietylko dla miejscowych rybaków zachodnich obwodów rybackich, lecz również dla wszystkich rybaków, wyjeżdżających na dalsze połowy, jako schronisko, miejsce zaopatrywania się w żywność i paliwo, ewent. miejsce wysyłki ryby. Budowa portu okaże kardynalne wsparcie dla połowów t. zw. bornholmskich i wszelkich dalekich połowów w kierunku NW. i W. rybaków całego wybrzeża.

Prócz tego port przyczyni się do ożywienia przepięknego zewnętrznego wybrzeża naszego morza, ułatwiając żeglugę przybrzeżną.

Niewątpliwie już pierwsze lata eksploatacji portu rozwiną przed nim jeszcze i dalsze możliwości, o których teraz, gdy nawet nie jest jeszcze oddane zamówienie wykonywującej firmie, mówić przedwcześnie. Jedno stwierdzić wypada: że sprawa budowy tego portu jest już najzupełniej dojrzała i byłoby to z wielką szkodą dla spraw rybołówstwa morskiego i dalekomorskiego bałtyckiego w szczególności oraz dla rozwoju ekonomicznego wybrzeża, gdyby sprawa ta jeszcze raz została odłożona ad calendas graecas.

KRONIKA.

— **TARGOWA HALA DLA RYB MORSKICH NA RYNKU GDYŃSKIM.** Wybudowana przez Morski Instytut Rybacki targowa hala dla ryb morskich na rynku w Gdyni, została komisyjnie oddaną Komisarjatowi Rządu w środę 2 października. Jest to hala drewniana, kryta podwójną papą, posiadająca dookoła 24 okien. Długość hali 20 metrów, szerokość 6 i pół m, wysokość 4 i pół m. Podłoga z płyt trotuarowych. Wzdłuż przejścia po prawej stronie znajduje się 12 stołów obitych blachą cynkową, po lewej stronie 11 stołów i komórka gospodarcza. Na stronie zewnętrznej 20 metrowej ściany umieszczono napisy propagandowe: **Ryby morskie — tanie — zdrowe — pożywne,** na przeciwległej ścianie: **Jedz ryby, a będziesz** zdrów jak ryba. Na drzwiach wejściowych umieszczono wezwanie: **Kup ryby — tanie zdrowe.**

Wewnątrz hali zajmuje stale miejsce dwunastu handlarzy sprzedających ryby przez cały tydzień. W środy i piątki przychodzi około 20 rybaczek oraz

handlarze z rybą słodkowodną, tak że w tych dniach hala okazuje się zamałą i ryby słodkowodne muszą być nadal sprzedawane pod gołem niebem. Prócz tego pod gołem niebem sprzedaje się w dalszym ciągu ryby wędzone i solone śledzie. Opłata za korzystanie z hali targowej wynosi od handlarza 90 gr dziennie, od rybaczki od 30 do 50 gr; zależnie od ilości towaru.

Należy również podkreślić, że z braku funduszów, obecna hala targowa dla ryb morskich niema jeszcze instalacji wodociągowej, ani też kanalizacji, które bezwzględnie zaprowadzone być muszą z nastaniem wiosny.

— **OTWARCIE OFERT NA BUDOWĘ STATKU DOZORCZEGO.** Na rozpisany poprzednio przetarg na budowę statku dozorczego dla straży rybackiej, odbyło się w ubiegłym tygodniu otwarcie ofert w Morskim Urzędzie Rybackim. Nadesłano pięć ofert z czego dwie krajowe (Stocznia Gdyńska i Państwowe Zakłady Inżynierji w Modlinie), oraz trzy zagraniczne: z Niemiec, Danji i Finlandji. Decyzja oddania budowy statku nastąpi w Min. Przemysłu i Handlu w Warszawie.

Dotychczasowe statki dozorcze polskiego rybołówstwa morskiego: „Gazda" w Gdyni i „Tryton" w Helu, są już ze względu na małą szybkość niewystarczające dla bieżących potrzeb. Nowy statek dozorczy będzie miał 18 metrów długości i rozwinie szybkość dziesięciu mil na godzinę. Koszt budowy wyniesie około 100 tysięcy złotych.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	21. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	23. 10
s/s CIESZYN*	28. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	30. 10.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s ESCHENBURG	18. 10.
		co 2 tygodnie	s/s IMATRA	24. 10.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	21. 10.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	23. 10
s/s CIESZYN*	28. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	30. 10.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	21. 10.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	21. 10.
s/s ACHILLES*	28. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	28. 10.
		Ryga		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
s/s MARIEHOLM*	26. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	5. 11.	co 8 dni		8. 11.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	27. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	29. 10.
	10. 11.	co 10 dni		12. 11.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	26. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	5. 11.	co 10 dni		8. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	16. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	16. 10.
	30. 10.	co 2 tygodnie		30. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	21. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	21. 10.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s ALBERT	19. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALBERT	19. 10.
s/s TCZEW	22. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s TCZEW	22. 10.
s/s VICTOR	26. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s VICTOR	26. 10.
s/s OLGA	29. 10.	2 razy w tygodniu	s/s OLGA	29. 10.
		Bremen		
s/s HERO*	21. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	21. 10.
s/s ACHILLES*	28. 10.	co tydzień	s/s ACHILLES*	28. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	16. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	17. 10.
	23. 10.	co tydzień		24. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29. 10.
	12. 11.	co 2 tygodnie		12. 11.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	21. 10.
s/s AKERSHUS	28. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	28. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	22. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	28. 10.
s/s LUNA	5. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	11. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	21/23. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	24. 10.
	4/6. 11.	co 2 tygodnie		7. 11.
s/s BALTONIA*	28/30. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	17. 10.
		co 2 tygodnie		31. 10.
		Hull		
s/s LWÓW*	21/23. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	24. 10.
s/s LUBLIN*	4/6. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	31. 10.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	16. 10.
s/s HINDSHOLM	23. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	23. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s MAJORCA	18. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAJORCA	19. 10.
s/s HELDER	25. 10.	co tydzień	s/s HELDER	26. 10.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s VESTA	21. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s VESTA	21. 10.
s/s AJAX	28. 10.	co tydzień	s/s AJAX	28. 10.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 10.
s/s PUCK	22. 10.	co tydzień	s/s PUCK	23. 10.
s/s JUNO	17. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	17. 10.
s/s FORTUNA	24. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	24. 10.
s/s NIOBE	28. 10.		s/s NIOBE	28. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
s/s WIBORG	ok. 20. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 20. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	15. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	16. 10.
s/s HEL	22. 10.	co tydzień	s/s HEL	23. 10.
s/s BUTT	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 10.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	22. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	26. 10.
	5. 11.	co 2 tygodnie		9. 11.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s LARACHE	24. 10.
s/s LARACHE	24. 10.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	8. 11.
			s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morską (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SCANDINAVIA	23. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s CATANIA	30. 10.
s/s IBERIA	25. 11.	co 2 tygodnie	s/s CASTELLON	31. 10.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MASSILIA	8. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s TOMSK	17. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TOMSK	17. 10.
s/s TULA	7. 11.	co miesiąc	s/s TULA	7. 11.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	12/15. 11.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	25/30. 11.
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
s/s SMALAND*	19. 10.			
m/s VINGALAND*	4. 11.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VINGALAND	4. 11.
m/s VASALAND*	9. 11.	co 1—4 tygodnie	m/s VASALAND	9. 11.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)*	s/s FREDNES	4. 11.
		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL*	21/26. 11.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
		(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)	s/s SARMACJA	21/22. 10.
m/s LEWANT*	10. 11.	co 5 tygodni	s/s LEWANT	11/13. 11.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CITY OF FAIRBURY*	19. 10.	*(American Scantic Line)*	s/s ARGOSY*	17. 10.
s/s SCANSTATES*	26. 10.	co tydzień	s/s SAGAPORACK*	24. 10.
s/s SCANPENN*	3. 11.		s/s CITY OF FAIRBURY*	1. 11.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	1. 11.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	4. 11.
	26. 11.	co 2—4 tygodnie		30. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s LARACHE	24. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s LARACHE	24. 10.
s/s SEVILLA	5. 11.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	8. 11.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	17. 10.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	28. 10.
s/s SANTOS	9. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 3 tygodnie		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
s/s MERCATOR	29. 10.	co 2 tygodnie	s/s AURA	18. 10.
s/s BORE VIII	14. 11.		s/s SALTA	25. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KAAPAREN	21. 10.
m/s HAMMAREN	28. 11.	co miesiąc	m/s HAMMAREN	28. 11.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s CITY OF PERTH	19. 10.
s/s TITAN	2. 11.	co 3 tygodnie	s/s TITAN	9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd.)	s/s NANKING	29. 10.
—		co miesiąc	m/s TIRADENTES	16. 11.
			s/s RINDA	16. 12.
		PORTY GULFU		
m/s TROLLEHOLM	17. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOLEDO	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s VASAHOLM	21. 10.
m/s STUREHOLM	2. 11.	co 10 dni na wejściu		
m/s TORONTO	12. 11.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s CARDONIA	11. 11.	co miesiąc	s/s CARDONIA	11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 października:

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN, lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu dla wyladowania, Bergenske.

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Bostonu, Amer. Sc. Line.

s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.

s/s MAIRO z ładunkiem śledzi, Bergenske.

s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.

s/s ASPOE po węgiel, Bergenske.

18 października:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio. Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s ESCHENBURG lin. dodatk. po ładunek do Kotki i Wiborga. Lenczat.

s/s SODERHAMN po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.

s/s LIBRA po węgiel, PAM.

s/s VESTANVIK po węgiel, Bergenske.

s/s EOS po węgiel, Bergenske.

19 października:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyladow., American Sc. Line.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.

s/s SMALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Lewant.

s/s LYSAKER I po węgiel, Bergenske.

20 października:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

s/s MAURITZ z ład. rudy żelaznej, Behnke & Sieg.

s/s HEROS po węgiel, Bergenske.

s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

21 października:

s/s SARMACJA lin. po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.

s/s VESTA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s LECH lin. (lub 23-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 23-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s BRISK lin. wsch. norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s LAERTES lin. Dalekiego Wschodu po bunker, PAM.

s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s JOH. C. RUSS lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
m/s VASAHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s START po węgiel, Bergenske.
m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki dla wyład. i ładowania, Bergenske.

22 października:

s/s WARSZAWA lin. z Havre i Dover z pasażerami i towarami, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania. Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s TRIO po węgiel, Rummel & Burton.

23 października:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s I. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

24 października:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Bostonu, American Scantic Line.
s/s LARACHE lin. z portów Maroka i Portugalji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

25 października:

s/s SALTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s SCANDINAVIA lin. z portów Hiszpanji i Włoch dla wyładowania, Bergenske.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PINNAU po ładunek całookrętowy, Bergenske.
s/s POZNAŃ po węgiel, Rummel & Burton.

26 października:

s/s MARIEHOLM ze Stockholmu, Kalmaru, Karlskrony i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s VICTOR lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 października 1935 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój polskiej żeglugi transatlantyckiej

Choć myśl stworzenia polskiej linji transatlantyckiej kiełkowała już wśród naszych kół żeglugowych oraz władz w r. 1929, bandera białoczerwona ukazała się na Atlantyku dopiero w r. 1930. Pojawienie się jej na wodach oceanu oraz fakt powiązania własnem połączeniem okrętowem Rzeczypospolitej Polskiej ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej i Kanadą posiadało dla rozwoju naszych stosunków morskich podwójne znaczenie: prestige'owe i handlowe. Zrozumieć to można należycie, zapoznając się z pobudkami, które niewątpliwie zaważyły przy utworzeniu powyższego połączenia dalekomorskiego, uważanego zresztą słusznie za moment zwrotny w historji rozwoju naszej marynarki handlowej. Jakie były przesłanki, które wypłynęły wówczas na decyzję tego poważnego kroku?

Z jednej strony ożywiony ruch emigracyjny do krajów Nowego Świata, w którym dość licznie partycypowali Polacy względnie obywatele polscy, posługujący się statkami obcych bander, dalej fakt zamieszkania około 4-ch miljonów naszych rodaków na nowym kontynencie, a więc i w związku z tem względy reemigracyjne, z drugiej natomiast strony: wzrastające z roku na rok obroty handlowe w wymianie towarowej między Polską a krajami Ameryki Północnej — wskazywały razem na realne możliwości powodzenia i eksploatacji własnej linji okrętowej. Przedewszystkiem liczono jednak najwięcej na przewóz osób wyjeżdżających do U. S. A. i Kanady, dla których własna linia byłaby równocześnie pomostem między Macierzą a przybraną ojczyzną. Nadzieje te słusznie można było zresztą oprzeć na cyfrach wyjazdu tamdotąd poważnych ilości emigrantów, które wyniosły np. w r. 1927 — 31.428, w r. 1928 — 35.543, w r. 1929 — 31.012 i w r. 1930 — 23.849 osób.[1]) Dalszym argumentem, wysuwanym przy rozwiązaniu powyższej sprawy — była kwestja niedopuszczania do opanowania komunikacji między Polską a krajami Ameryki Północnej przez obce towarzystwa żeglugowe. Na bezpośrednie powzięcie a zarazem przyśpieszenie decyzji w kierunku powołania do życia polskiej linji transatlantyckiej wpłynęły atoli jeszcze i inne względy, które zazębiają o poruszony przez nas ostatnio moment.

Oto w związku z zamierzoną ratyfikacją niemiecko-polskiej umowy handlowej, niemieckie koła żeglugowe wszczęły na wiosnę 1930 r. starania, celem uzyskania prawa przewozu swojemi statkami polskich emigrantów. Przyznanie im podobnej koncesji byłoby równoznaczne z przekreśleniem prób podjęcia na szerszą skalę rozbudowy własnej floty handlowej, a w każdym razie z zahamowaniem jej rozwoju, na nietkniętym jeszcze odcinku atlantyckim. Na szczęście nasze czynniki miarodajne a mianowicie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zapobiegło temu groźnemu bądź co bądź niebezpieczeństwu, przyczyniając się same do stworzenia nowej placówki żeglugowej pod narodową banderą. Główna w tem zasługa śmiałej decyzji ówczesnego min. Przemysłu i Handlu, inż. Eug. Kwiatkowskiego.

Ażeby zaoszczędzić sobie kosztownych i zbyt ryzykownych eksperymentów w dziedzinie żeglugi transatlantyckiej, w której nie

---

[1]) dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

mieliśmy dotąd doświadczenia, przedsiębiorstwo powyższe zorganizowane zostało na zasadzie przejęcia istniejącej już linji oraz taboru duńskiego towarzystwa East Asiatic Company, eksploatującego od dłuższego czasu szlak amerykański, w oparciu o Gdańsk. Tak powstało Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A.,[2]) które osiadło się od razu w Gdyni. W nowoutworzonej spółce żeglugowej strona polska miała zapewniony nieco większy udział od strony duńskiej, pozatem polonizacja personelu morskiego miała się odbywać stopniowo. W stosunkowo niedługim okresie czasu, obydwie te kwestje zmieniły się jeszcze bardziej na naszą korzyść. Dla wyjaśnienia trzeba tu dodać, że wpłynęły na to zapewne obawy Duńczyków odnośnie rentowności linji w związku z ograniczeniami, jakie rządy U. S. A. i Kanady rozpoczęły stosować w zakresie imigracji: na tle pogarszającej się konjunktury gospodarczej w r. 1930. Nie można wprawdzie zaprzeczyć ujemnych skutków,które wymienione zarządzenia wywołały w ruchu pasażerskim nowej linji, z drugiej jednak strony trzeba podkreślić, że ta sama okoliczność walnie przyczyniła się do stosunkowo szybkiego zmniejszenia wpływu kontrahenta duńskiego, który obecnie posiada zaledwie 25% udziału.

Zakupiony od Duńczyków tabor pływający składał się z trzech, zbudowanych w latach od 1910 do 1915 większych parowców. Są to statek „Polonja" o poj. 7.500 br. rej. t., „Kościuszko" o pojemności 6.522 br. rej. t. i „Pułaski" o pojemności 6.345 br. rej. t. Z chwilą swego ukonstytuowania się P. T. T. O. uruchomiło komunikację pasażersko - towarową na linji Gdynia -- Nowy York — Halifax.

Jak z podanych niżej statystyk przewozów P. T. T. O. wynika, pojawienie się biało-czerwonej bandery na Atlantyku już w pierwszym roku pracy przedsiębiorstwa spotkało się zarówno ze strony naszego społeczeństwa, jak i emigrantów z uznaniem i poważnem poparciem. Później, w r. 1931 następuje pewne załamanie się, a to na skutek wspomnianych już ograniczeń imigracyjnych amerykańskich i kanadyjskich, które podcięły zresztą jeszcze w większej mierze aniżeli nam, byt i rozwój starych i dobrze zorganizowanych zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych, utrzymujących również komunikację transatlantycką. Dążąc do zdobycia innych źródeł dochodu prawie od początku swego istnienia rozpoczyna P. T. T. O. szukać nowych możliwości zarobkowych, uprawiając żeglugę turystyczną, z której czerpie też corocznie pokaźne dochody.

Wyniki pracy P. T. T. O. na poszczególnych jego odcinkach przedstawiają się następująco:

Linja amerykańska.

Rok	Pasażerów			Towarów — Ton		
	WB.	EB.	Ogółem	WB.	EB.	Ogółem
1930	6,965	3,979	10,944	2 573,6	4.653,7	7.227,3
1931	2,708	5,591	8,299	827,0	3.190.0	4.017,0
1932	3,473	6,591	10,064	1.996,0	5.168,0	7.164,0
1933	3,255	3,273	6,528	6.358,0	3 865,0	10.223,0
1934	4,340	3,154	7,494	7.212,5	6.418,3	13.630,8
3) 1935	2,014	1,846	3,860	4.979,2	5.113,5	10.092,7
Ogółem	22,755	24,434	47,189	23.946,3	28.408,5	52.354,8

W r. 1933 P. T. T. O., które zmienia później nazwę na: Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A., utworzyło t. zw. Linję Palestyńską, której zadaniem było utrzymywanie komunikacji pasażersko-towarowej między portami lewantyńskiemi: Constancą, Jaffą i Haifą. Linję tę obsługiwał początkowo jeden statek a mianowicie „Polonia", niedawno jednak na skutek pomyślnej konjunktury nastąpiło zdublowanie taboru na tym odcinku przez statek „Kościuszko".

Wyniki pracy Linji Lewantyńskiej kształtowały się następująco:

Linja Palestyńska.

Rok	Pasażerów			Towarów Ton		
	SW	NW.	Ogółem	SW.	NW.	Ogółem
1933	3,315	546	3,861	1,544,8	107	1,651,8
1934	15,795	5,542	21,337	4,941,4	1,884,1	6,825,5
4) 1935	12,849	2,867	15,716	5,017,4	1,958	6,975,4
Ogółem	31,959	8,955	40,914	11,5 3,6	3,949,1	15,452,7

Bardzo dodatnio przedstawia się również ruch wycieczkowo - turystyczny, który zapoczątkowany został już w r. 1930 pod hasłem „pracując na lądzie, odpoczywaj na morzu" i rozwija się nadal pomyślnie. Musimy na tem miejscu objektywnie stwierdzić, że w zakresie wycieczek morskich P. T. T. O. odegrało poważną rolę pionierską. Ilości przewiezionych pasażerów w powyższym ruchu były bowiem następujące:

1930 — 475 1931 — 1,120 1932 — 2,895
1933 — 5,642 1934 — 4,890 4)1935 — 6,115

Analizując powyższe statystyki widzimy, że o ile w pracy linji amerykańskiej na czoło wysuwa się stale wzrastający przewóz towarów, co dowodzi także o pomyślnie układają-

[2]) o powstaniu P. T. T. O. szerzej mówi w pracy nt. „Polska Marynarka Handlowa" b. pierwszy prezes Rady Nadzorczej P. T. T. O. dyr. Juljan Rummel. Praca ta znajduje się w dziele zbiorowem „XV lat polskiej pracy na morzu", Gdynia 1935 r., nakł. Instytutu Wyd. Państw. Szkoły Morskiej.

[3]) Cyfry za r. 1935 obejmują pracę linji do m. października br. wyłącznie.

[4]) Cyfry za rok 1935 obejmują pracę linji do m. października br. wyłącznie.

cych się stosunkach handlowych[5]) polsko-amerykańskich, o tyle w pracy linji palestyńskiej poza tym samym momentem, bardzo pożądanem zjawiskiem jest przedewszystkiem wzrost liczby pasażerów, przewożonych pod polską banderą na wodach Lewantu. Nie mniej pocieszającym objawem jest także stopniowo wzmagającv się ruch wycieczkowo-turystyczny z Polski, na cele którego wykorzystuje się w okresie sezonu letniego statki linji amerykańskiej.

Niedawno temu flota Linij Żeglugowych Gdynia-Ameryka powiększyła się o nowoczesną solidną jednostkę, motorowiec „Piłsudski" o pojemności ca 14.400 br. rej. t., który został zainstalowany na linji amerykańskiej. Niebawem, bo na wiosnę 1936 r. wzbogaci się o jeszcze jeden statek, siostrzany motorowiec „Batory".

Podobnie, jak wszystkie zagraniczne linje, utrzymujące żeglugę transatlantycką, które znajdują się obecnie spowodu depresji gospodarczej w ciężkich warunkach, także nasze jedyne przedsiębiorstwo tego rodzaju — musi walczyć z trudnościami. Nie mniej jednak, i to z uznaniem należy podkreślić, w stosunku do olbrzymich strat a zatem olbrzymich subsydjów, pobieranych przez wymienione wyżej obce towarzystwa transatlantyckie — deficyt budżetowy polskiego przedsiębiorstwa jest stosunkowo nieznaczny. Objaw to niewątpliwie pomyślny, który rokuje też rozwojowi naszej żeglugi na Atlantyku najlepsze nadzieje na przyszłość.

Edmund Urbański.

[5]) Szerzej na ten temat pisał Dr T. Bierowski w nr. 27 „Biuletynu" omawiając „Możliwości rozwojowe stosunków handlowych polsko-amerykańskich na tle wejścia na linję motorowca „Piłsudski".

Organizacja handlu winem w porcie gdyńskim

Jednym z najważniejszych czynników rozwoju życia handlowego w porcie jest organizacja handlu towarami wysokowartościowemi. W chwili, kiedy port gdyński pod względem przeładunku zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, zagadnienie podniesienia wartości jego obrotów handlowych staje się sprawą nader ważną i aktualną. Wychodząc z tego założenia, pragniemy pokrótce omówić organizację handlu winem, jako artykułem, który może odegrać dość poważną rolę w rozwoju handlu zagranicznego w porcie gdyńskim.

Zadaniem organizacji handlu winem w Gdyni, jest skoncentrować import wina pochodzącego z krajów morskich, jak: Francja, Włochy, Hiszpanja, Portugalja i Grecja, oraz stworzyć składnicę tranzytową dla win, pochodzących z krajów zaplecza portu gdyńskiego jak: Węgry, Austrja, Rumunja, Bułgarja. Wina pochodzące z tych krajów mogą być reeksportowane do Anglji, Danji, krajów skandynawskich i częściowo do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Strefa wolnocłowa portu gdyńskiego znakomicie nadaje się do tego celu, trzeba tylko urządzić odpowiednie piwnice, przystosowane do dłuższego przechowywania win. Wino sprowadzone do piwnic strefy wolnocłowej byłoby odpowiednio konserwowane, wobec czego wartość tegoż podnosiłaby się z biegiem czasu. Różnorodność gatunków przechowywanych i konserwowanych w piwnicach, zachęcałaby kupców krajowych i zagranicznych do zaopatrywania się na miejscu. W ten sposób zawarte transakcje przyczyniłyby się do powiększenia obrotów handlowych portu gdyńskiego.

Obecnie sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej. Przechowywanie wina nie jest skoncentrowane, a przeciwnie rozrzucone w różnych magazynach portowych, często nienadających się na ten cel i razem z towarami, których sąsiedztwo ujemnie wpływa na jakość wina. Pozatem kupiec importer nie zawsze jest w możności oclić to wino w przewidzianym przez przepisy celne i akcyzowe czasokresie i zwraca go dostawcy zagranicznemu, narażając tego ostatniego na straty. Naturalnie, że wpływa to bardzo ujemnie na opinję polskich importerów.

Brak wzorowo urządzonej rozlewni wina w Gdyni sprawia, że wino importowane w beczkach wysyła się do głębi kraju i tam się rozlewa w butelki, a na potrzeby Gdyni sprowadza się to samo wino spowrotem. Przy takim systemie koszta przewozu ogromnie wpływają na ceny win w Gdyni. Dlatego też wino w Gdyni jest nietylko znacznie droższe, aniżeli w innych portach (np. o 50 proc. droższe, aniżeli w Gdańsku), ale droższe również od win w innych miastach Polski.

Import win gronowych (do 16% alkoholu) do Polski w roku 1934 wyniósł 2.276 ton o wartości przeszło 2 miljony złotych, z czego na import z krajów morskich, czyli sprowadzonych drogą wodną przypada 1.389 ton — wartości ponad 1 i pół miljona złotych. Z tych cyfr widać, że jest to dziedzina handlu, którą warto się bliżej zainteresować i odpowiednio zorganizować.

Racjonalizacja handlu winem, obniży ceny do właściwego poziomu, wobec czego stanie się ono dostępnem dla szerszych rzesz konsumentów, pośredniczenie zaś pomiędzy krajami produkującemi i importującemi wino, stworzy nowy dział handlu zagranicznego w porcie gdyńskim.

M. Toczyski.

POSIEDZENIE SESJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

W dniu 23 października odbyło się w lokalu Ekspozytury Izby naszej w Bydgoszczy posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dra K. Kasperowicza. W posiedzeniu tem wzięli udział zastępcy przewodniczącego Sekcji — wiceprezes Izby inż. A. Dziedziul i radca B. Nowacki oraz szereg Radców tej Sekcji.

Po wysłuchaniu inauguracyjnego przemówienia przewodniczącego Sekcji Dra Kasperowicza i przyjęciu regulaminu Sekcji, odbyła się obszerna dyskusja nad sytuacją przemysłu w okręgu Izby i nad środkami, jakie zastosować należy dla wyprowadzenia tego przemysłu z ciężkiego położenia, w jakiem się obecnie znajduje. Zebrani położyli nacisk na konieczność opracowania wyczerpujących danych dla zobrazowania istniejącej sytuacji i przedłożenia ich czynnikom miarodajnym. Praca ta w chwili obecnej, jak podkreślali wszyscy obecni, jest szczególnie aktualna w związku z akcją przedsięwziętą przez nowy Rząd, w skład którego weszły tak znane i cenione osobistości jak Minister Kwiatkowski i gen. Górecki.

Na zakończenie zebrania uchwalono na wniosek przewodniczącego Dra Kasperowicza odbywać częstsze zebrania Sekcji Przemysłowej, przyczem następne zebranie miałoby się odbyć w końcu listopada, względnie na początku grudnia.

ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

W dniu 22 bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby naszej p. Dra W. Smolenia, zarazem prezesa Korporacji Kupieckiej w Gdyni zebranie tej Korporacji.

Otwierając zebranie p. Prezes Dr Smoleń wygłosił przemówienie, w którem wskazał, że, w związku z ostatnio dokonaną zmianą Rządu, w którym resorty gospodarcze powierzone zostały ludziom, tak dobrze znanym kupiectwu gdyńskiemu, jak minister Kwiatkowski i generał Górecki, a których wystąpienia programowe znalazły tak żywy oddźwięk i głębokie zrozumienie wśród sfer kupieckich całego Pomorza, zadaniem kupiectwa będzie poparcie wielkich poczynań tych Ministrów i trudnych zadań, jakich się podjęli w walce o lepsze jutro Rzeczypospolitej. Wyrazy uznania dla przemówienia p. Prezesa Dra Smolenia, jakie przejawione zostały przez zebranych, świadczyły o tem, że kupiectwo gdyń-
fińskich 8 z 11.668 t., greckich 3 z 7.321 t.,
skie w całej pełni solidaryzuje się ze swym Prezesem.

W dalszym ciągu zgromadzenia wygłosił odczyt I oficer statku „Dar Pomorza“ kapitan Meissner o niedawno odbytej przez ten statek podróży dookoła świata. W odczycie tym odtworzone zostały najbardziej interesujące momenty tej wielkiej podróży.

Na zakończenie zebrania wygłosił przemówienie p. poseł Tadeusz Marchlewski, Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, o zadaniach reprezentacji kupiectwa pomorskiego w Sejmie, do którego weszło 2 przedstawicieli tego kupiectwa na ogólną liczbę 5 przedstawicieli kupiectwa z całej Polski. Fakt ten świadczy dobitnie o solidarności kupiectwa pomorskiego. Dalej p. poseł Marchlewski wskazał na zadania, jakie wykonać należy dla zespolenia kupiectwa pomorskiego z portem w Gdyni, aby z kupiectwa lądowego mogło się przerobić na kupiectwo morskie, wreszcie mówca podkreślił rolę, jaka w tej pracy przypada do wykonania samorządowi gospodarczemu. Przemówienie swe p. poseł Marchlewski zakończył apelem do kupiectwa, aby wspólnie z całem społeczeństwem stanęło do współpracy z Rządem.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Na statkach pod polską banderą przewieziono we wrześniu rb. ogółem 119.580 ton towarów wobec 87.034 t. we wrześniu 1934 roku. Widzimy więc poważny wzrost przewozów na statkach polskich o blisko 40% względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego r.

Co do kierunków ruchu, to ładunki eksportowe obejmują 93.198 t. (wrzesień ub. r. 59.296 t.), importowe 26.375 t. (IX 1934 : 21.262 t.) i tranzytowe 354 t. (X. 1934: przewozy między obcemi portami 6.476). Jak z powyższego widać wzrósł najwięcej przewóz towarów własnego eksportu, natomiast przewozy między portami obcemi znikły prawie całkowicie.

Z ogólnej liczby przewozów na S. A. Żegluga Polska przypada 64.738 t. (IX. 1934: 44.144 t.) w tem przewozów eksportowych 40.627 t. (18.873 t.) i importowych 23.757 t. (18.822 ton). Linje regularne towarzystwa przewiozły ogółem 20.429 t. (17.618 t.), w tem

w wywozie 14.089 t. (8.405 t.) i w przywozie 5.986 t. (7.979 t.), oraz w tranzycie 354 t. W przewozach wrześniowych na linjach Żeglugi uwydatniła się w porównaniu z ruchem zeszłorocznym, bardzo jaskrawie, — przewaga ruchu eksportowego nad importowym.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły we wrześniu 44.309 t. towarów (26.526 t.) w tem w wywozie 26.538 t. (10.468 t.) i w przywozie 17.771 t. (10.843 t.). Wywóz objął węgiel — 18.813 t. (7.915 t.), koks 175 t., drzewo 450 t. i sole potasowe 7.100 t. czemu odpowiada we wrześniu ub. r. wywóz jedynie 2.528 t. cukru i 25 t. maszyn. Przywóz składał się z 14.216 t. rud (8.434 t.), tomasyny 1.500 t. (2.500 t.) i 2.055 t. złomu.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły we wrześniu 8.222 t. towarów wobec 7.410 t. we wrześniu 1934 r., w tem w wywozie 6.340 t. (5.181 t.) i 44 konie i w przywozie 1.882 t. (2.229 t.). W tem towarzystwie żeglugi wzrost przewozów wynosi okrągło 10% i jest on również w eksportowym kierunku większy niż w importowym.

Statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały w sierpniu o jeden odjazd do Ameryki mniej aniżeli w zeszłym roku, wyniki jednakże, zwłaszcza w ruchu pasażerskim, są znakomite. Wystarczy przypomnieć, że we wrześniu wypadł przyjazd m/s „Piłsudski" i pierwszy odjazd do Nowego Yorku — obie podróże z pełną ilością pasażerów. Prócz tego przybył „Pułaski" z N. Yorku i odpłynął s/s „Kościuszko" do Konstancy, również z pełną ilością turystów, ażeby stanąć na linję Constanca-Palestyna.

Na samej linji amerykańskiej przewieziono 839 pasażerów i 1389 t. ładunku (1371 t.), w tem 389 t. w przywozie (211 t.) i 1.000 t. w wywozie (1.160 t.). Dane te nie obejmują przewozu pasażerów i towarów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką, które obecnie rozwijają się dobrze.

Z Triestu przybyło prócz tego 690 turystów i do Konstancy odpłynęło 480 turystów.

Statki towarzystwa „Polskarob" odznaczały się we wrześniu br. dużą ruchliwością, odbywając 16 podróży i wywożąc 45.231 t. węgla, wobec 12 podróży i przewozu 34.082 t. węgla, w tem 3.057,5 t. między portami zagranicznemi we wrześniu ub. r. Węgiel wywieziono do Szwecji — 32.382 t. (19.052 t.) i do Norwegji 12.849 t. (3.178 t.) stosując koncentrację w porównaniu z wrześniem ub. r. kiedy eksport szedł jeszcze do Belgji, Holandji, Danji i Irlandji. W tym miesiącu ciekawem zjawiskiem była ściśle przeprowadzona na paru statkach specjalizacja: „Robur V" chodził 4 razy po kolei tylko do Gefle, „Robur VI" tylko do portów norweskich i nawet zdążył obrócić cztery razy. To też pracę statków towarzystwa w tegorocznym względnie burzliwym wrześniu uważać można za rekordową.

Zwiedzono porty: Gefle (4 razy), Malmö (2 razy), Göteborg (2 razy), Helsingborg, Limhamm, Slite, Göteborg, Stockholm, Stavanger, Tofte, Oslo i Słemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE WE WRZEŚNIU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.785 min. 05 z zużyciem prądu 61.104 kW/h i przeładowano 154.525 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 99,8%, w ubiegłym roku 108,8%, spadek zatem wynosi 9,0%.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w III kwartale 1935 roku przedstawia się następująco (bez Orłowa Morskiego i Cisowej):

W okresie od lipca do września Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę 230,* z tego w lipcu 27, w sierpniu 109, we wrześniu 94, gdy w kwartale II r. 1935 udzielono zezwoleń 142, a w kwartale III roku ubiegłego — 78.

Rozpoczęto budynków ogółem w III kwartale r. b. 294, gdy w kwartale II r. b. rozpoczęto 139, a w kwartale III r. 1934 — 97.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków rozpoczętych w III kwartale 1935 r. podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**116**	**39**	**32**	**45**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	81	22	20	39
drewniane . .	25	13	9	3
przemysłowe				
murowane . .	9	4	3	2
drewniane . .	1	—	—	1
Kubatura w m³ ogółem .	**239.220**	**79.306**	**38.858**	**121.056**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	227.268	73.009	35.389	118.870
drewniane . .	6.958	3.710	2.412	836
przemysłowe				
murowane . .	4.854	2.587	1.057	1.210
drewniane . .	140	—	—	140
Koszt budowy w 1000 zł ogółem	**7535**	**2.676**	**984**	**3.873**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	7.348	2.569	941	3.838
drewniane . .	98	57	31	10
przemysłowe				
murowane . .	87	52	12	23
drewniane . .	2	—	—	2

Liczba budynków stałych rozpoczętych w III kwartale r. b. wynosi 116, podczas gdy w kwartale II rozpoczęto budynków stałych 96, a w kwartale III r. ub. — 92.

Kubatura budynków rozpoczętych stałych ma wynosić 239 tysięcy m³, gdy kubatura budynków stałych, budowę których rozpoczęto w II kwartale wynosiła 160 tysięcy m³, a kubatura budynków stałych rozpoczętych w III kwartale r. ub. wynosiła 131 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale wynosić ma według kosztorysów 7.535 tysięcy złotych, gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosił 6.955 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. 3.556 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	II kw. ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**178**	**94**	**48**	**36**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych .	177	93	48	36
przemysłowych				
drewnianych .	1	1	—	—
Kubatura w m³	**30.381**	**15.246**	**8.571**	**6.564**
mieszkalnych . .	30.311	15.176	8.571	6.564
przemysłowych .	79	70	—	—
Koszt budowy w 1000 zł	**386**	**177**	**114**	**95**
mieszkalnych . .	85	176	114	95
przemysłowych .	1	1	—	—

Liczba budynków prowizorycznych rozpoczętych w III kwartale wynosi 178, gdy w kwartale poprzednim wynosiła 43, a w kwartale III r. 1934 — 5. Kubatura w stosunku do kwartału poprzedniego wzrosła z 9 tysięcy m³ do 30 tysięcy m³, a koszty budowy wzrosły z 113 tysięcy złotych do 386 tysięcy złotych.

Wzrost liczby rozpoczętych budynków prowizorycznych tłumaczy się rozwojem budownictwa domów na pewien czas od 3 do 5 lat w dzielnicach, gdzie to przewiduje plan zabudowy.

Zakończono budynków ogółem 90, z tego w lipcu 25, w sierpniu 22, we wrześniu 43, gdy w kwartale II r. b. budynków zakończono 84, a w kwartale III 1934 roku — 32.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków zakończonych w III kwartale 1935 przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone

Budynki stałe

Liczba budynków stałych zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 40, gdy w kwartale II r. b. zakończono budynków stałych 33, a w kwartale III r. ub. — 32.

Kubatura budynków stałych zakończonych w III kwartale wynosi 53 tysiące m³, podczas gdy w II kwartale r. b. wynosiła 40 tysięcy m³, a w III kwartale r. ub. — 46 tysięcy m³.

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**40**	**18**	**14**	**8**
w tem: mieszkalnych				
murowanych .	26	13	6	7
drewnianych .	8	—	7	1
przemysłowych				
murowanych .	5	4	1	–
drewnianych .	1	1	—	—
Kubatura w m³	**53.284**	**25.964**	**14.598**	**12.722**
w tem: mieszkalnych				
murowanych .	50 077	25.288	12.285	12.504
drewnianych .	2.436	—	2.218	218
przemysłowych				
murowanych .	644	549	95	—
drewnianych .	127	127	—	—
Koszt budowy w 1000 zł	**1.547**	**869**	**345**	**333**
w tem: mieszkalnych				
murowanych .	1 501	860	314	327
drewnianych .	35	—	29	6
przemysłowych				
murowanych .	9	7	2	—
drewnianych .	2	2	—	—

Koszt budowy według kosztorysów wynosi w III kwartale r. b. 1.547 tysięcy złotych, gdy w II kwartale wynosił 1.080 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. — 1.219 tysięcy złotych.

W okresie sprawozdawczym, podobnie, jak i w kwartale poprzednim zakończono dużą stosunkowo liczbę budynków prowizorycznych. Są to wszystko domy drewniane mieszkaniowe, a liczba ich, kubatura i koszt budowy przedstawia się, jak poniżej:

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
Liczba ogółem	50	7	8	35
Kubatura w m³	10.191	1.210	1.820	7.161
Koszt budowy w 1000 zł .	123	14	24	85

W kwartale II r. b. zakończono budynków prowizorycznych 51, o ogólnej kubaturze 9.544 m³, koszt budowy wynosił 110 tysięcy złotych.

W kwartale III. r. ub. nie zakończono ani jednego budynku prowizorycznego.

Liczba mieszkań i izb w budynkach rozpoczętych i zakończonych w III kwartale przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Budynki	
	rozpoczęte	zakończone
mieszkań	891	216
izb mieszkalnych	2280	555
izb niemieszkalnych . . .	577	136

PROJEKT UJEDNOSTAJNIENIA REGULAMINU W PUBLICZNYCH SKŁADACH CELNYCH.

Dnia 15 bm. odbyło się w Izbie naszej zebranie z udziałem przedstawicieli Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego, Rady Interesantów Portu, Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych, na którem była poruszana sprawa ujednostajnienia regulaminów dla publicznych składów celnych. Na zebraniu tem wyłoniono komisję, która na następnem posiedzeniu przystąpi do opracowania projektu ramowego regulaminu dla wszystkich magazynów portowych.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 21 października br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej: Bass Ajzyk, Godecki Jan, Hurko Bronisław, Kosko Stanisław; dyplom kapitana żeglugi małej: Ostapowicz Kazimierz; dyplom porucznika żeglugi wielkiej: Cielewicz Romuald, Chmarzyński Stefan, Lekki Władysław, Michalski Jan, Nawrot Bogusław; dyplom porucznika żeglugi małej: Chudzicki Antoni, Ossowski Jerzy, Ruszczyński Edmund, Schaub Jan, Żebrowski Zbigniew; dyplom Szypra II kl.: Michalik Edmund; dyplom mechanika II kl.: Jastrzębski Zygmunt, Staniak Mieczysław; dyplom mechanika III kl.: Barański Zygmunt, Szałkowski Zbigniew, Jankielewicz Zygm., Kaszyński Józef, Hubrich Paweł.

Wiadomości z portu gdańskiego

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w miesiącu wrześniu wyniósł 465.912,9 ton, z tej ilości przypadło na przywóz 75.816,5 ton i na wywóz 390.096,4 ton. W porównaniu z temi samemi liczbami, dotyczącemi przywozu zanotować należy wzrost z 62.137,8 ton do 75.816,5 ton i zmniejszenie wywozu z 518.244,5 ton do 390.096,4 ton. Jak z tych liczb wynika ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim za wrzesień spadł o 114.469,4 ton. Na wzrost ilości przywozu wywarły wpływ pozycje następujące. Przedewszystkiem więcej niż podwójnie wzrósł przywóz rud wszelkiego rodzaju; gdy we wrześniu roku zeszłego przywieziono rud 24.156,9 ton, to w tymże miesiącu roku bieżącego przywóz ich wyniósł 49.835,5 ton, dalej prawie trzykrotnie, bo 2.760,8 ton *do 7.408.5 ton wzrósł przywóz śledzi;* przywóz tłuszczów zwierzęcych wzrósł z 424,8 ton do 789,8 ton. Spadek przywozu wykazały nasiona — 61,4 ton (2.706,7 ton), kawy 197,5 ton (207,5 ton), kakao — 62 ton (145,4 ton), melasy — 990,1 ton (1.167.1 ton), przędza wełniana — 47,5 ton (189,2 ton), szmaty 15,2 ton (125,4 ton), surówka żelaza — 104,9 ton (215,4 ton) oraz stal i żelazo — 628.2 ton (1.008.7 ton); całkowicie odpadł przywóz wełny, gdy we wrześniu roku zeszłego przywieziono jej 15,2 ton.

Spadek w wywozie przedewszystkiem nastąpił w związku ze zmniejszeniem przeładunku węgla i drzewa. Węgla w miesiącu sprawozdawczym przeładowano 198.875,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku zeszłego — 259.052,2 ton, drzewa zaś tartego — 43.132 ton (61.216,9 ton), również w grupie zbóż nastąpił spadek przeładunku — i tak wywieziono pszenicy 2.270 ton, we wrześniu roku ubiegłego zaś 491,7 ton w tym samym miesiącu r. b., dalej żyta w mies. sprawozdawczym wywieziono 21.388,7 ton zaś w roku zeszłym 54.626,7 ton, jęczmienia wywieziono 36.685,7 ton, w roku zeszłym 53.071,7 ton, pozatem zmniejszył się wywóz smarów z 3.290 ton we wrześniu r. z. do 468,6 ton w roku bieżącym i parafiny — 770,4 ton (992,5 ton). Wzrost w wywozie zanotowano dla produktów następujących: rośliny strączkowe — 4.144,6 ton (530.4 ton), mąka — 14.844,1 ton (7.247,6 ton), bekony — 142,5 ton (121,6 ton), smary do trybów 673.8 ton (13,2 ton), makuchy — 1.897,1 ton (968,9 ton) i cynk — 248,5 ton (167 ton).

W ciągu 3 kwartałów roku bieżącego przywóz towarów do portu gdańskiego wyniósł 522.045 ton (w roku zeszłym 452.074 ton), zaś wywóz — 3.168.922 ton (4.289.643 ton), z czego wynika, że ogólny przeładunek w ciągu trzech kwartałów roku bieżącego wyniósł w roku bieżącym 3.690.967 ton, gdy w tym samym okresie roku ubiegłego wyniósł on — 4.741.718 ton. Wzrostowi przywozu wynoszącego 69.971 ton przeciwstawić należy spadek wywozu o 1.120.721 ton, tym sposobem ogólna ilość przeładowanych w porcie gdańskim towarów obniżyła się w porównaniu z tym samym okresem roku zeszłego o 1.050.750 ton. Główną przyczyną tego spadku ogólnych obrotów portu gdańskiego jest zmniejszenie wywozu polskiego węgla na rynki zamorskie.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU.

Pod względem tonażu ruch portowy Gdańska we wrześniu br. zmniejszył się

względem poprzedniego miesiąca zupełnie nieznacznie — o 2.807 t. r. netto na wejściu i 6.323 t. r. n. na wyjściu. Względem odpowiedniego miesiąca ub. roku spadek jest większy: o 63.941 t. r. n. na wejściu i 52.137 t. r. n. na wyjściu. Miesiąc wrzesień więc nie różnił się poważnie od poprzednich miesięcy rb., których poziom ustabilizował się na poziomie o 15% przeciętnie niższym niż w roku ubiegłym. Tłumaczy się to zmniejszeniem ekspedycji węgla eksportowego przez Gdańsk.

W kierunku wejściowym natomiast dała się zauważyć poważna zwyżka przewozów importowych o 20% względem miesiąca poprzedniego, co odbiło się również w zwiększeniu tonażu, który wszedł do portu w stanie załadowanym. Ogółem przybyło do portu statków morskich 383 o ogólnej pojemności — 248.940 t. r. n. — w tem 169 statków z 114.247 t. r. n. pojemności — z ładunkiem, 198 statków z 124.871 t. r. n. — próżnych i pod balastem, oraz 16 statków z 9.822 t. r. n., jako do portu ukrycia, lub wyłącznie do bunkrowania lub zaprowiantowania.

Na wyjściu było statków morskich 381 z 242.884 t. r. n., w tem 332 statki z 208.874 t. r. n. — z ładunkiem, 30 statków z 23.371 t. r. n. — próżnych i 19 — z 10.639 t. r. n., jako z portu ukrycia, bunkrowania lub zaopatrzenia w prowiant. Znacznie wzrósł we wrześniu średni tonaż statku zawijającego do portu, co się tłumaczy zmniejszeniem udziału małych statków żaglowo - motorowych i motorowych, częściowo w związku z zakończeniem letniego sezonu. Z jednej strony wrzesień nie należy jeszcze bynajmniej do miesięcy nie nadających się do żeglugi na tych statkach, z drugiej jednak przyznać należy, że lato tego roku w Gdańsku odznaczało się nadzwyczajnem nasileniem ruchu tych małych statków, przeważnie niemieckich i duńskich.

Od początku roku do 30 września weszło do portu statków 3.340 z 2.073.191 t. r. n., mniej aniżeli w odpowiednim okresie ub. roku o 363 statki z 250.371 t. r. n. Na wyjściu różnica wynosi 327 statków z 219.732 t. r. n.

Pod względem kolejności bander na wejściu obraz tem się różnił od zwykłego, że bandera szwedzka zajęła drugie miejsce przed duńską i bandera polska ustąpiła czwarte miejsce norweskiej, sama przesuwając się na piąte. Bandera włoska znikła z ruchu, natomiast bandery jugosłowiańska, grecka, hiszpańska w nim się utrzymały, jak również znów pojawił się większy statek węgierski. Weszło ogółem statków niemieckich 141 z 63.773 t. r. n., szwedzkich 68 z 45.926 t., duńskich 56 z 38.217 t., norweskich 31 z 24.071 t., polskich 26 z 22.271 t.. angielskich 16 z 15.832 t., fińskich 8 z 11.668 t., greckich 3 z 7.321 t., holenderskich 11 z 3.360 t., hiszpański 1 z 2.807 t., węgierski 1 z 2.722 t., estońskich 9 z 2.538 t., francuskich 2 z 2.456 t., jugosłowiański 1 z 2.433 t., gdańskich 6 z 2.167 t., łotewskich 2 z 1.378 t. i 1 litewski statek z 0 t. pojemności ładunkowej.

Ruch pasażerski przez Gdańsk i Nowyport (bez Sopot) zmalał we wrześniu. Przyjechało 11 pasażerów w tem 8 z Hull, 2 z Londynu i 1 z Kopenhagi. Na wyjściu pasażerów wogóle nie zanotowano.

PODNIESIENIE STAWEK FRACHTOWYCH Z GDYNI DO PORTÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH.

Linje kombinowane Svenska Lloyd i Sloman Linie Gdynia — porty zachodnie Śródziemnego Morza, a mianowicie porty Sycylji, zachodniej Italji, południ. Francji i wschodniej Hiszpanji, podniosły obecnie swe frachty o 10%. Linja Det Forenede Dampskibs S. z Gdyni do Sycylji i Hiszpanji tak samo podniosła swe stawki o 10%. Podwyżka dotyczy tak frachtów wejściowych jak i wyjściowych z Gdyni.

To ostatnie towarzystwo przyjmuje do Włoch i Sycylji frachty wyłącznie zgóry całkowicie opłacone, jednakże do północnej Afryki i Marsylji przyjmuje frachty na zwykłych warunkach.

KLAUZULA WOJENNA NIEMIECKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGI.

Zjednoczone niemieckie Afrika Linien wprowadziły do swych konosamentów, umów frachtowych oraz rozliczeń frachtowych następującą wstępną klauzulę wojenną:

Armatorowi przysługuje, — prócz praw wyszczególnionych w niniejszym dokumencie, w razie grożącej lub już rozpoczętej wojny (działań wojennych lub zbliżonych do nich zarządzeń charakteru wojennego) między jakiemikolwiek państwami, prócz tego w razie przerwy lub utrudnienia komunikacji (han-

dlowo lub pod jakimkolwiek innym względem), pomiędzy jakiemikolwiek państwami, w razie sankcyj jakichkolwiek rządów na skutek lub w związku z jakiemikolwiek oczekiwanemi wypadkami, — jeszcze prawo z umieszczonej w tym konosamencie klauzuli wojennej. Wszystko co w ten sposób się dzieje na skutek lub w zgodzie z tą klauzulą jest uważane za zgodne z kontraktem. Właściciele towaru i/lub odbiorca mają płacić pełny fracht konosamentowy: jeśli on już jest zapłacony, to w żadnym wypadku armator nie jest obowiązany do jego zwrotu.

Niemieckie tow. żeglugi morskiej A. G. Neptun wprowadziło z natychmiastową ważnością do swych konosamentów i kontraktów frachtowych następującą klauzulę ryzyka wojennego:

1. O ile normalne wypełnienie niniejszego kontraktu frachtowego według zdania towarzystwa żeglugi doznało przeszkody (niezależnie od tego czy chodzi o trudności fizyczne czy utrudnienia prawne, o zwiększone koszty, o trwale grożące niebezpieczeństwo), wówczas, niezależnie od swobód zastrzeżonych w kontrakcie, towarzystwu żeglugi przysługuje prawo umowę rozwiązać lub jej ważność zawiesić aż do czasu powrotu normalnych warunków. Za przeszkody są uważane: wojna, działania wojenne lub zarządzenia wojenne, brak ruchu lub zamknięcie ruchu, handlu lub temu podobne pomiędzy jakiemikolwiek państwami; nałożone lub zapadłe sankcje lub zarządzenia jakichkolwiek państw w porozumieniu z Ligą Narodów: następnie zarządzenia wydane przez jakiekolwiek państwo na skutek lub w związku z wymienionemi powyżej okolicznościami.

2. W razie wojny towarzystwo żeglugi lub kapitan statku nie są odpowiedzialni za skutki jakichkolwiek zarządzeń, wydanych przez strony wojujące, lub jakiekolwiek ich akcje. W razie jeśli statek dozna uszczerbku przez akcję stron wojujących na skutek znajdowania się na nim ładunku, ten ładunek ma ponosić proporcjonalny udział w kosztach i stracie czasu.

Zauważyć wypada, że żegluga europejska obejmuje całe morze Śródziemne i Czarne wraz z ich portami, położonemi w Afryce i Azji.

PODNIESIENIE WŁOSKICH STAWEK MORSKICH.

Włoskie towarzystwa żeglugowe przyjmują obecnie frachty tylko w rozliczeniu na funty angielskie zamiast obliczenia w lirach. Praktycznie, wskutek niemożliwości dalszego wykorzystania dyferencji na kursie lira interesanci przewozów na włoskich linjach dotknięci są przez obliczanie w funtach zwyżką frachtu morskiego o 12%.

ZNIŻKA FRACHTU NA SMOŁĘ DRZEWNĄ DO LEITH/GRANGEMOUTH.

Statki James Currie Line (makl. Reinhold) obniżyły stawki frachtowe na smołę drzewną z Gdyni do Leith/Grangemouth z 22/— do 20/— za tonę.

KONFERENCJA DALEKIEGO WSCHODU NIE ROZPADNIE SIĘ.

Od szeregu miesięcy krążyły uporczywe pogłoski, że konferencja wschodnio-azjatycka wkrótce się rozpadnie. W wyniku narad ostatnio odbytych przez armatorów — członków konferencji w Londynie uchwalono przedłużenie konferencji do 31 marca 1936 roku.

RUCH STATKóW W PORTACH BAŁTYCKICH.

Ruch statków w portach polskiego obszaru celnego jest mniejszy (biorąc pod uwagę tonaż netto statków na wejściu), niż w portach Danji i Szwecji. Ruch w portach Danji jest 2,2 razy większy niż w portach polskich, a ruch w portach Szwecji jest 2,5 razy większy. Natomiast ruch w portach Finlandji stanowi tylko 73 proc. ruchu statków w portach polskich, ruch w portach Estonji — 19 proc., Łotwy — 20 proc., Litwy — 9 proc. Sama Gdynia ustępuje tylko Kopenhadze, gdzie ruch portowy jest o 18 proc. większy, natomiast w innych portach bałtyckich ruch statków jest mniejszy niż w Gdyni, np. w Göteborgu o 10 proc., w Malmö o 18 proc., w Sztokholmie o 33 proc., w Helsingforsie o 65 proc., w Tallinnie o 77 proc. itd. Jeśli chodzi o porty niemieckie, to port w Królewcu wykazuje ruch statków, wynoszący 75 proc. ruchu w Gdyni, a port w Szczecinie — 64 proc.

OŻYWIENIE W PORCIE ROTTERDAMU.

Po dłuższym zastoju nastąpiło znaczne ożywienie w porcie Rotterdamu. Jednym z towarów, którego dotknął ten boom jest węgiel westfalski, który obecnie idzie przez ten port, w związku z konfliktem włosko-abisyńskim w podwójnej ilości.

MAŁE MOTOROWCE BĘDĄ WPROWADZONE RÓWNIEŻ PRZEZ TOWARZYSTWO „DET FORENEDE".

Znane wielkie duńskie towarzystwo żeglugi „Det Forenede Dampskibsselskab" — tworzy nowe armatorstwo pod nazwą „Det Forenede Paketrederi". Nowe przedsiębiorstwo żeglugi będzie miało flotę małych motorowców, które znajdą zastosowanie w przewozach linij i kierunków małego ruchu, — tam gdzie zastosowanie parowców regularnych linij przynosi dzięki wysokim kosztom własnym stałe i nawet wciąż wzrastające straty. Takie wytłumaczenie akcji „Det Fore-

nede“ znajdujemy w duńskiej prasie. Nie kwestjonując jego słuszności podkreślamy jedynie, że właściwie w tym wypadku wielkie towarzystwo żeglugi rozpoczyna w ten sposób rywalizację z flotą żaglowo-motorowych statków, należących do pojedyńczych szyprów, wchodząc w zakres ich normalnej pracy. Prawdopodobnie praca motorowców będzie miała również charakter morskiego przedsiębiorstwa dowozowego, zapewniającego macierzystemu przedsiębiorstwu „Det Forenede“ dowożenie i rozwożenie we własnym zakresie ładunków po mniejszych portach.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POLSKO - BRAZYLIJSKIE.

Bilans handlowy Polski z Brazylją za pierwsze 8 miesięcy roku bieżącego przedstawia się jak następuje:

Import	10.934.824
Eksport	2.982.942 zł
Saldo	7.951.882 zł

na niekorzyść Polski.

W roku ubiegłym saldo to wynosiło w tym samym okresie zł:

Import	8.524.179 zł
Eksport	4.632.563 zł
Saldo	3.891.616 zł

Z zestawienia tych cyfr widzimy, że pomimo bardzo znacznych postępów w rozwoju naszej organizacji handlowej, eksport z Polski do Brazylji zmniejszył się w roku bieżącym o 1.649.621 zł głównie przez zahamowanie wywozu szyn, spowodowane obecnie już usuniętemi trudnościami płatniczemi ze strony Brazylji. oraz spadkiem wywozu innych artykułów, którym zawarte z Niemcami umowy clearingowe stworzyły silną przez dumping konkurencję.

Na zwiększenie się importu z Brazylji o 2.410.645 zł wpłynął zakup bawełny, który w roku b. wyniósł 622 tysiące, i zwiększenie się importu skór surowych — z 3.919.110 zł do 5.832.408 t. j. o 1.913.298 zł. Wwóz kawy brazylijskiej skutkiem wprowadzenia kontyngentów i przejściowego wstrzymania jej importu spadł w roku bieżącym z 4.181.591 zł na 3.645.101 t. j. o 536.490 zł.

W związku z powyższem — pogorszenie się naszego salda z Brazylją za rok bieżący wynosi na 1 września 4.060.266 zł.

OGRANICZENIA I ZAKAZY PRZYWOZU DO PALESTYNY.

Palestyna nie stosuje dotychczas reglamentacji przywozowej, niemniej jednak wysuwane są plany wprowadzenia systemu kontyngentowania importu. W celu zorjentowania eksporterów polskich podajemy poniżej zestawienie zakazów przywozu, obowiązujących w Palestynie wobec niektórych towarów oraz omówienie ograniczeń importowych stosowanych wobec kilku artykułów.

Bezwzględne zakazy przywozu obejmują:

1) Nieprzyzwoite, pornograficzne lub buntownicze druki, rysunki itp.
2) Monety fałszywe lub nieposiadające ustawowej wagi.
3) do 8) rozmaite narkotyki (opjum, haszysz i t. p.)
9) Pendzle do golenia z Japonji, Chin, Mandżurji i Korei (pendzle do golenia z Europy podlegają inspekcji sanitarnej).
10) Zapałki z domieszką białego fosforu.
11) Wszystkie esencje lub ekstrakty olejów przeznaczone lub nadające się do użytku przy wyrobie fałszowanych lub naśladowanych napojów alkoholowych, a w szczególności:
    a) esencja na brandy i koniak,
    b) olejek koniakowy,
    c) esencja na szampan,
    d) „ malagę,
    e) „ madoc,
    f) „ port,
    g) „ rum,
    h) „ wermut,
    i) „ whisky,
    j) anethol.
12) Każda butelka, beczka lub inne naczynie niezaopatrzone w sygnaturę, wykazującą wyraźnie właściwą istotę zawartości, nazwiska wytwórcy lub odpowiedzialnego agenta eksportowego i kraju pochodzenia.
13) Barwniki dla środków żywności, o ile zawierają pewne składniki (jak arszenik, kadm i inne).
14) Używane ule i przybory bartnicze.
15) Niektóre rośliny z Egiptu.
16) Sztylety, w tem wszelkie miecze, sztylety i inne instrumenty nieskładane, ale posiadające ostrza powyżej 7½ cm. długości oraz noże składane, tak skonstruowane, że zapomocą sprężyny lub w inny sposób mogą być zmienione na sztylety. Zakaz ten nie odnosi się do noży, które Dyrektor Ceł uzna za antyki.

Towary warunkowo dopuszczane do importu:

1) Środki wybuchowe za licencją Dyr. Policji.
2) Broń i amunicja za zezwoleniem Komisarza Dystryktu.
3) Sól za licencją Dyr. Ceł.
4) Inne rośliny z Egiptu za certyfikatem Min. Roln. Egiptu, stwierdzających, że są wolne od chorób.

5) Rośliny lub części roślin z krajów poza Egiptem, za certyfikatem Ministerstwa Rolnictwa lub innej uznanej w danym kraju instytucji rolniczej, stwierdzającym, że zostały zbadane i uznane za wolne od zarazy i chorób.
6) Zwłoki za zezwoleniem Dyr. Dep. Zdrowia.
7) Trucizny — z wyjątkiem dla koncesjonowanych aptek, — za zezwoleniem Dyr. Dep. Zdrowia lub specjalnem pisemnem zezwoleniem Rządu.
8) Weterynaryjne zastrzyki i surowice za zezwoleniem podpisanem przez Naczelny Urząd Weterynaryjny.
9) Tytoń drogą morską tylko w pakunkach conajmniej 20 kg, importowany do Jaffy lub Haify w statkach conajmniej 60 tonowych.
10) Tytoń drogą lądową za zezwoleniem Dyr. Ceł. (Tytoń przerobiony może być importowany pocztą w każdej ilości i we wszelakich pakunkach).
11) Aparaty dystylacyjne za zezw. Dyrektora Ceł.
12—20) Rozmaite narkotyki (opjum do celów leczniczych, kokaina, morfina i inne).
21) Stare ubrania po dezynfekcji przez Dep. Zdrowia.
22) Pszczoły lub plastry miodu lub miód w jakiemkolwiek opakowaniu, o ile nie był poddany wrzeniu (100° Cels.) przez 30 minut.
23) Pszczoły i Królowe tylko za certyfikatem władzy właściwej w kraju pochodzenia, że pasieki, z których pochodzą, były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 60 dni przed wysyłką i były zupełnie wolne od zaraźliwych chorób.
24) Starożytności z Syrji i Libanu, za zezwoleniem wydanem przez władzę właściwą w terytorjum eksportu.
25) Inne środki wybuchowe (wymienione) za zezwoleniem Dyr. Policji.

Inne postanowienia przewidują ograniczenia przywozu dla artykułów następujących:

Przywóz do Palestyny mąki, semoliny i pszenicy innej niż pochodzenia syryjskiego i transjordańskiego podlega aż do odwołania następującym ograniczeniom:

a) Każda osoba zamierzająca importować mąkę, semolinę, lub pszenicę, winna podać Przewodniczącemu Stałego Komitetu dla Handlu i Przemysłu, w Jerozolimie, na przepisowym formularzu wydawanym przez Urzędy Celne, przybliżone zapotrzebowanie mąki, semoliny i pszenicy, jaką zamierza importować w ciągu następnego kwartału. Osobne podanie należy wnosić dla każdego miejsca wzgl. portu importowego.
b) Stały Komitet uwiadomi każdego wnioskodawcę oraz Dyrektora Ceł Akcyzy i Handlu co do ilości mąki, semoliny i pszenicy, która dozwolona jest do importu przez każdego wnioskodawcę w tym okresie; i upoważni Urząd Celny miejsca lub portu importowego do wydawania zezwoleń przywozowych dla poszczególnych przesyłek do wysokości przyznanej danemu wnioskodawcy.
c) Zezwolenie przywozowe w przepisanej formie będzie wydawane przez Urząd Celny miejsca lub portu importowego.

Import mąki, pszenicy i semoliny jest regulowany kwartalnie. Podania co do każdego kwartału mają być wnoszone nie później niż z końcem drugiego miesiąca poprzedzającego dany kwartał. Stały Komitet może w każdej chwili wedle swego swobodnego uznania zezwolić na dodatkowy import mąki, pszenicy i semoliny i udzielić odpowiedniego upoważnienia na wydawanie dodatkowych licencyj.

Przywóz oliwy nierafinowanej i wszelkich pozostałości oliwy wymaga pozwolenia dyrekcji Ceł, Akcyz i Handlu w Haifie.

Prócz tytoniu i wyrobów tytoniowych ograniczeniom przywozowym podlegają gilzy i bibułki papierosowe, których przywóz wymaga specjalnego pozwolenia. W praktyce pozwolenia otrzymują tylko fabryki papierosów. To samo dotyczy maszynek używanych do wyrobu papierosów.

Napoje wyskokowe: Import wymaga specjalnej licencji uzyskiwanej przez importera i wydawanej w ograniczonej ilości, co daje władzom możność wpływania na kierunek importu przez możliwość uzależniania przydziału licencji od stosowania się firm importowych do ewent. polityki handlowej rządu.

Spirytus metylowy: Oprócz zastrzeżeń analogicznych do napojów wyskokowych, stosowane są obszerne przepisy techniczne odnoszące się do sposobu denaturacji. Tylko denaturat, odpowiadający tym przepisom może być przedmiotem obrotu w Palestynie. W przepisach tych tkwi zatem zakaz przywozu na spirytus metylowy inaczej preparowany.

Karty do gry, zapałki: muszą być przed opuszczeniem składów celnych zaopatrzone w przepisane banderole, co nie stanowi w istocie ograniczenia przywozowego. Natomiast ograniczeniem jest postanowienie, że zapałki muszą być pakowane w paczkach zawierających niewięcej niż 12 pudełek, albo też 50 lub 100 bloczków.

Sól: Wymaga zezwolenia przywozowego. W praktyce nie jest przedmiotem importu, ponieważ samo cło jest wyższe niż cena krajowa soli.

Tytoń i wyroby tytoniowe, napoje wyskokowe, spirytus metylowy, karty do gry, zapałki i sól, podlegają opłacie akcyzy.

Konsulat R. P. w Tel Avivie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Maszyny różnego rodzaju używane w górnictwie zostały zwolnione od cła „primage duty".

Z dniem 16 sierpnia br. zniesiono t. zw. cła dumpingowe wprowadzone obwieszczeniami z lat 1923, 1924 i 1925, dotyczącemi niektórych wyrobów metalowych, artykułów elektrotechnicznych itp.

Poczynając od 26 września, uległy zniesieniu względnie obniżeniu cła „primage duties" na nowy szereg towarów.

BUŁGARJA. W myśl nowego zarządzenia napoje alkoholowe, klej, atramenty, lakiery, nafta, nici, sznurki, jak również wszelkie towary, które przy sprzedaży detalicznej zachowują swe bezpośrednie opakowanie muszą być znakowane. Zarządzenie obejmuje zarówno towary krajowe, jak i importowane. Znakowanie obejmuje: ilość, wagę, zawartość towaru i pochodzenie towaru. Materjały włókiennicze krajowe i zagraniczne muszą mieć napisy, wskazujące firmę wytwórczą, jak również szerokość i długość bali w metrach, rodzaj i pochodzenie towaru. W stosunku do importu zarządzenie obowiązywać będzie od 7. III. 1936 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Malajskie Państwa.** Uległy dość znacznym zmianom przepisy kontyngentowe i wwozowe dotyczące wyrobów włókienniczych.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo Rolnictwa wydało rozporządzenie określające wysokość opłat za kontrolę przy wwozie roślin i kartofli.

Poczynając od 10 bm., podwyższone zostały na okres miesięczny dodatki celne do ceł zbożowych, jednocześnie zaś cło na masło, uległo obniżeniu (do 210 kc.)

DANJA. Rząd zamierza przedłożyć parlamentowi nowy projekt ustawy walutowej, która miałaby wejść w życie 1. I. 1936. W myśl projektu w przyszłości podział pozwoleń dewizowych ma odbywać się przy współdziałaniu związków gospodarczych. Zasada 45% przydziału pozwoleń ma być utrzymana, jednak również ustalony będzie udział w imporcie nowych importerów. Sprzedaż pozwoleń dewizowych jest zakazana.

ESTONJA. Z listy towarów dopuszczonych do wwozu za zezwoleniem skreślono towary podlegające pod pozycje taryfy celnej:

§ 37 p. 2; § 44 p. 1, 2; § 46 p. 2—4; § 54; § 57; § 58 p. 2, 4; § 72 p. 4; § 77 p. 8; § 105 p. 2; § 125 p. 2: § 150 p. 1; § 160 p. 3; § 177 p. 2—1; § 190; § 207; § 209; § 212 p. 1, 2; § 215 p. 1, 2.

Na wymienioną wyżej listę wciągnięto jednocześnie: § 21 p. 1, 2; § 91 p. 1; § 105 p.3-a.

Wejście w życie powyższych zmian nie zostało dotychczas podane do wiadomości.

Uległy zniżce stawki celne na następujące towary: surowy tłuszcz wełniany, proste rury szklane, fibra, kufry podróżne, wyroby szmuklerskie z jedwabiu oraz wyroby szydełkowe i dziane.

Jednocześnie podwyższono cło na sztuczne jelita i pendzle malarskie. Data wejścia w życie przytoczonych zmian celnych nie jest dotychczas ogłoszona.

FRANCJA. Obwieszczenie ogłoszone 22 września br. znosi zamknięcie wwozu na niektóre rodzaje ryb pochodzenia łotewskiego.

Cło na sól zostało podwyższone dekretem z dn. 22 września. Dekretem z tegoż dnia zostały zmienione stawki celne na struny do instrumentów muzycznych z jelit, z jedwabiu, ze stali oraz z innych materjałów. Dalszy dekret z 22 września zmienia cło na obrabiarki do metali oraz obrabiarki wymienione w poz. 525. I. („inne obrabiarki").

Rozporządzenie ogłoszone 27 września ustala na 1 fr. od tony, a w niektórych wypadkach od kwintala, opłatę za udzielanie zezwoleń przywozowych na drzewo i wyroby drewniane.

Dn. 4 bm. ogłoszony został dekret ustanawiający nową pozycję taryfy celnej, a mianowicie 0219 B, dotyczącą smoły stearynowej.

GRECJA. Na okres II-go półrocza rb. powiększone zostały kontyngenty dla przedstawicieli firm zagranicznych do kwoty 10 milj. drachm w obrocie wolnym i 20 milj. w obrocie, objętym umowami regulującemi wymianę towarową.

HOLANDJA. Ostatnio ustalone cło na mięso wynosi (od 100 kg): mięso wołowe i cielęce, świeże i mrożone hfl. 40; mięso końskie świeże i mrożone — hfl. 35.

W październiku ma być pobierane dodatkowo do powyższego cła (od 100 kg): na mięso wołowe i cielęce — hfl. 8; na mięso końskie — hfl. 4,37½.

Ukazały się nowe zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, przedłużające okresy skontyngentowania następujących towarów:

Azotowe nawozy sztuczne. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okres bazowy — 1. 7. 32 — 1. 7. 33 i ustawowo przysługujące kontyngenty (50% podług wagi) pozostają bez zmian.

Saletra chilijska. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100% podług wagi) pozostają bez zmian.

Cement. Okres skontyngentowania — 1. 10. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe (1931/32) i ustawowo przysługujące kontyngenty (50% podług wagi) pozostają bez zmian.

Worki jutowe nowe. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 4. 36. Lata bazowe 1931/32/33 (zamiast uprzedniego okresu — 1. 4. 33 — 1. 10. 33). Ustawowo przysługuje 50% wagowego importu podczas lat bazowych (zamiast uprz. 70%).

Azotniak wapna. Okres skontyngentowania — 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okresy bazowe: 1. I. 33—1. 7. 33, 1. 10. 33—1. 1. 34, 1. 1. 34—1. 7. 34, 1. 10. 34—1. 1. 35, (zamiast uprz. okresu 1. 7. 34 — 1. 10. 34). Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresach bazowych (bez zmian).

Woda amoniakowa. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okresy bazowe 1. 1. 34 — 1. 7. 34 i 1. 10. 34 — 1. 1. 35 (zamiast uprz. 1. 7. 34 — 1. 10. 34). Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresach bazowych.

IRLANDJA. Rozporządzenia z 30 sierpnia wprowadzają względem nowych mebli obowiązek znakowania krajem pochodzenia w języku irlandzkim i angielskim.

Z dniem 21 września weszły w życie zmiany celne dotyczące: przędzy i nici bawełnianych, lnianych, konopnych i z podobnych surowców; rakiet do tenisu i gier podobnych oraz części takich rakiet: kijów hokejowych i ich części; oraz innych drobnych urządzeń do wymienionych wyżej gier.

KANADA. Poczynając od 24 sierpnia zwolnione zostały od cła niektóre stopy zawierające chrom i nikiel oraz stopy z osadzonemi w nich diamentami.

Kanadyjski Wydział Taryfowy powziął decyzję w sprawie clenia piasku krzemionkowego.

Przepisy kanadyjskie o wskazywaniu kraju pochodzenia towarów importowanych z zagranicy zostały z dn. 19 sierpnia br. rozszerzone zarządzeniem władz celnych (Nr. File 187560, T. M. 1) w odniesieniu do następujących artykułów:

Naczynia stołowe z t. zw. „semi-porcelain", białego granitu, naczynia żeliwne, gliniane, kamienne i wyroby garncarskie, w brzmieniu angielskiem — tableware of semi-porcelain, white granite, iron stone, earthenware, stone ware of pottery.

Na artykułach wyżej wymienionych nazwa kraju pochodzenia winna figurować na każdej sztuce towaru i musi być umieszczona w czasie wypalania w piecu. W razie umieszczenia napisu o kraju pochodzenia innym sposobem mniej trwałym, towar będzie podlegał dodatkowej opłacie w wysokości 10%.

LITWA. W dn. 1. 10. 35 r. ogłoszona została z natychmiastową mocą obowiązującą ustawa, wprowadzająca reglamentację dewizową. Zakup, sprzedaż i przekazywanie dewiz i złota oddane zostało kontroli Banku Litewskiego, przyczem praktyczne załatwienie tych czynności powierzono Komisji Dewizowej. Zarówno zapasy dewiz, jak i wszelkie wpływy dewiz muszą w ciągu 5 dni być oddane Bankowi Litewskiemu przez przedsiębiorstwa handlowe, a przez osoby prywatne zgłoszone w tym samym czasie (prócz sum do maksymalnej wysokości 50 lirów). Wszelkie płatności wobec zagranicy wymagają uprzedniego zezwolenia min. finansów.

MANCHOU—KUO. Rząd przygotowuje rewizję taryfy celnej zamierzając wprowadzić liczne zniżki stawek.

NIEMCY. 1. bm. ogłoszone zostało rozporządzenie o zmianach celnych, które objęły poz. 21 „inne nasiona buraków pastewnych“, poz. 119 małże morskie, poz. 180 „wino“ oraz pozycje 24 i 27.

RUMUNJA. Przewidywana jest w niedalekim czasie nowa zmiana rumuńskiego handlu zagranicznego w kierunku oparcia go o podstawy kompensacyjne. System kompensacyjny obejmie prawdopodobnie wszelkie artykuły, nawet zboża i drzewo (należące dotychczas łącznie z artykułami naftowemi do I grupy towarów, inne towary — grupa II). Jedynie artykuły naftowe mają być z kompensat wykluczone. Jednocześnie przewidywana jest zmiana przepisów dewizowych.

W obrotach z Niemcami i Włochami obniżył Bank Narodowy 44% opłatę dodatkową pobieraną przy imporcie do wysokości 20%.

Jednocześnie w myśl układu rozrachunkowego rumuńsko-włoskiego kurs lira włoskiego został obniżony z 8,30 na 8,12 dla ułatwienia zbytu towarów włoskich w Rumunji. Układ wszedł w życie z dniem 1. 9. 1935 r.

STANY ZJEDNOCZONE. Urząd Skarbu postanowił wprowadzić z dniem 2 listopada 1935 r. wyrównawcze cło dumpingowe na masło pochodzenia duńskiego w wysokości 3 c od funta.

W myśl okólnika Urzędu Skarbu z końca września br. wwóz wszelkich worków bawełnianych został zwolniony od t. zw. podatku wyrównawczego od bawełny.

Trybunał Celny wydał decyzje dotyczące taryfikacji piłek i urządzeń do krokietu stołowego, galwanizowanej blachy żeliwnej i stalowej oraz dywanów wyrabianych ręcznie. W myśl decyzji dotyczącej dywanów, dywany ręczne wyrabiane głównie z wełny i posiadające cechy dywanów wschodnich winny być clone wg. poz. 1116 t. j. 50 c od stopy kwadratowej, a przynajmniej 45% od val. Niema natomiast zastosowania poz. 1117c przewidującą cło 60% ad val.

Trybunał celny wydał decyzję w sprawie clenia posrebrzanych ramek do fotografij.

SZWAJCARJA. Wwóz sadzeniaków na podstawie taryfy Nr. 45a za opłatą cła w wysokości 1 fr. od 100 kg, jest dozwolony w okresie od 15. bm. do 30-go kwietnia 1936 r., przyczem przewidziane są jeszcze inne opłaty poza cłem oraz reglamentacja wwozu.

TURCJA. Układ turecko-francuski przewiduje możność dokonywania prywatnych kompensat między obydwoma krajami w granicach list kontyngentowych dla importu francuskiego do Turcji.

Rozporządzenie z 6 sierpnia zezwala na bezcłowy wwóz blachy i płyt żelaznych oraz żelaza i stali wszelkiego rodzaju dla niektórych morskich warsztatów reperacyjnych.

URUGWAJ. Naftalina w stanie surowym, o ile służy do wyrobu naftaliny przerobionej została zaliczona do grupy „surowce“.

WĘGRY. Rozporządzenie z 22 września zezwala pod pewnemi warunkami na bezcłowy wwóz jęczmienia służącego na paszę.

WIELKA BRYTANJA. Rozporządzenie ministerstwa rolnictwa z 23 września zezwala na wwóz dla celów naukowych i podobnych wiązów i wyszczególnionych drzew iglastych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Tel-Aviv interesuje się objęciem zastępstwa fabryk polskich, produkujących dykty. E/23996/21/C.

Firma z Tel-Aviv interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich, eksportujących tarcicę sosnową. E/23996/21/C.

Firma czechosłowacka poszukuje wytwórców podszewek do rękawiczek skórzanych. P/24990/64/M.

Firma szwedzka pragnie importować czapki z wełny. P/25146/64/M.

Poważna firma holenderska poszukuje zastępstwa fabryk polskich w zakresie konfekcji męskiej, pulloverów, szali, pończoch, skarpetek, rękawiczek, bielizny damskiej i męskiej. P/25742/64/M.

Firma rumuńska interesuje się zakupem w Polsce artykułów sportowych, m. in. łyżew, piłek tenisowych itp. P/25996/64/Sz.

Firma w Capetown interesuje się zakupem obuwia lepszego gatunku. P/23033/21/Sz.

Istnieją możliwości sprzedaży obuwia skórzanego w Marokko. P/25766/64/Sz.

Na rynku holenderskim istnieje możliwość zbytu wiader i kubełków, oraz innych naczyń z blachy żelaznej, galwanizowanej. P/24561/44/Ro.

Firma w Marokko interesuje się importem wiader galwanizowanych i pragnie nawiązać kontakt z zainteresowaną w eksporcie tego artykułu firmą polską. P/24193/21/Ro.

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu tanich pendzli do golenia z rączką drewnianą z włosia chemicznie traktowanego tak, iż staje się ono podobne do sierści borsuczej. P/25007/27/Ro.

Na terenie Unji Połudn. - Afrykańskiej istnieje możliwość zbytu naczyń aluminjowych. P/24168/44/Ro.

Firma afrykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami rur wodociągowych. (Water Piping) P/24775/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH.

(według danych Polskiego Biura Sprzedaży Zboża).

Sytuacja na międzynarodowych rynkach zbożowych w ostatnich tygodniach ulegała dalszej stopniowej poprawie. Rezultaty zbiorów na półkuli północnej, wysokość zapasów w krajach eksportujących i w krajach importujących oraz widoki urodzaju na półkuli południowej, wszystkie te czynniki układają się obecnie w sposób zapowiadający dalszy pomyślny rozwój tendencji.

Najnowszy szacunek tegorocznych zbiorów 4 zbóż, w porównaniu ze średnią z 1929/1933 roku wynosi w miljonach tonn:

	1935 rok	średnia 1929/1933 r.
pszenica	82,6	88,—
żyto	23,9	24,3
jęczmień	27,9	29,1
owies	46,3	46,3

Zbiory tegoroczne na półkuli północnej są o około 7 milj. ton mniejsze od średniej z 1929/33 roku. Ponieważ produkcja 1929/33 roku dawała średnio rocznie nadwyżkę około 3 milj. ton ponad potrzeby spożycia, przeto zbiory tegoroczne na półkuli północnej można oceniać jako niewystarczające na pokrycie normalnego spożycia i liczyć należy na zlikwidowanie zapasów zbóż z lat ubiegłych do poziomu nie zagrażającego rynkom światowym na początku kampanji 1936/37 roku.

Należy dodać, że zbiory pszenicy w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie odbywały się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych, skutkiem czego ok. 3 milj. ton nie nadaje się do przemiału.

Zbiory kukurydzy na półkuli północnej szacowane są ok. 15% niżej średniej z 1929/1933 roku.

Zbiory ziemniaków i drugi pokos łąk i pastwisk w krajach importujących nie dopisały, skutkiem czego np. Niemcy liczą się z koniecznością zmniejszenia stanu inwentarza żywego i powiększenia przywozu artykułów hodowlanych. W związku z tem można oczekiwać dalszego pomyślnego kształtowania się konjunktury hodowlanej i stopniowej poprawy tendencji na zboża i artykuły pastewne na rynkach międzynarodowych.

Światowe zapasy pszenicy na 1. sierpnia br. spadły do poziomu nienotowanego od 1928 roku. W stosunku do średniej z 1922/28 roku były one wyższe o ok. 1,75 milj. ton, jednakże rozkład zapasów w poszczególnych krajach jest obecnie handlowo znacznie korzystniejszy, aniżeli w latach 1922/28, obecnie bowiem zapasy krajów importujących, flota płynąca do Europy, zapasy Argentyny i krajów bałkańskich, czyli zapasy w punktach handlowych działających zazwyczaj na zniżkę, są mniejsze, aniżeli były przeciętnie w okresie 1922/28 roku. Jedynym wielkim remanentem pszenicy ok. 4 milj. ton roporządza Kanada, która w najkrytyczniejszym okresie dała dość dowodów zimnej krwi i odporności finansowej. Niewątpliwie, Kanada potrafi wykorzystać sprzyjające warunki rynkowe i częściowo pokryje dotychczasowe straty.

Widoki zbiorów na półkuli południowej są niżej średnie. W Argentynie liczą się ze zbiorem pszenicy o 30% niżej średniego, w Australji natomiast deszcze poprawiły nieco stan zasiewów, jednakże niedostatecznie na osiągnięcie normalnego urodzaju. Dane te nie przesądzają, w jakich warunkach odbędą się żniwa, a na półkuli południowej zmiany atmosferyczne są groźniejsze, niż na półkuli północnej, przytem mniejszy zapas rąk roboczych powiększa ryzyko niepogody w okresie sprzętu.

Po paroletniej stałej tendencji zniżkowej, płynącej w pierwszym rzędzie z Argentyny, giełda Buenos — Aires od paru tygodni systematycznie zwyżkuje i to nietylko na kończące się zapasy pszenicy i innych zbóż, ale co ważniejsza również na kukurydzę, której Argentyna posiada jeszcze wielkie zapasy.

Susza w Argentynie oceniana być winna w szerszej perspektywie światowych stosunków rolniczych, nietylko bowiem przyczyni się ona do uzdrowienia rynków zbożowych, lecz w znacznie dłuższym okresie ważyć będzie na rynkach artykułów hodowlanych. Argentyna jest największym na świecie eksporterem mięsa wołowego i po Nowej Zelandji największym eksporterem baraniny; roczny wywóz argentyńskiej wołowiny wynosi około 5 milj. kwintali, a baraniny około miljona kwintali. Wynikiem suszy będzie zmniejszenie pogłowia inwentarza w Argentynie i spadek eksportu mięsa, wiadomo zaś, że odbudowa hodowli rogacizny wymaga okresu 3—4 letniego, przybędzie przeto na czas dłuższy nowy czynnik równowagi w światowych stosunkach rolniczych.

Nieraz na tem miejscu wypowiadaliśmy opinję, że mimo postępów wiedzy rolniczej, decydującym elementem w produkcji żywnościowej jest Natura krzyżująca często wszelkie zabiegi ludzkie. — Kilkoletnie z rzędu wyjątkowe urodzaje światowe ostatnio niesłusznie przyjmowano za wyłączny wynik postępów wiedzy i pracy ludzkiej i rozpowszechniano opinję o rzekomem wejściu w stały okres nadprodukcji rolniczej. Dwuletnia susza na półkuli północnej ogarnęła w bieżącym roku również drugą półkulę, wyka-

zując dobitnie, jak dalecy jesteśmy od opanowania sił przyrody i jak mimo wielkich postępów, sprawa wyżywienia pozostaje nadal jednym z najcięższych zadań ludzkości.

Sytuacja deficytowa w zakresie pszenicy znalazła odbicie na giełdach światowych. Cena pszenicy w Rotterdamie podniosła się z Hfl. 2,85 w lipcu b. r. do Hfl. 4,65 w końcu września i początku października bież. roku. Ceny kukurydzy i innych zbóż zwyżkowały w tym samym okresie na rynkach wolnych zaledwie o ok. 25%.

Na Zachodzie liczą się z dalszą zwyżką cen pszenicy w miesiącach zimowych, przyczem oczekują podciągnięcia również cen innych zbóż, aczkolwiek w powolniejszem tempie od cen pszenicy.

W zakresie żyta stosunki międzynarodowe kształtowały się w ostatnich tygodniach raczej niepomyślnie. Łotwa, Litwa i Szwecja miały nagromadzone zapasy zeszłoroczne w ilości przeszło 100.000 ton oraz nadmiar kilkudziesięciu tysięcy ton ze żniw tegorocznych, które przy słabej odporności finansowej wyrzucały po cenach najniższych. Niemcy musiały na początku roku zlikwidować stare żyto około 50.000 ton, które poszło do Danji. Polska wyprzedała w początkach sezonu przeszło 50.000 ton żyta, zaspokajając najpilniejszą potrzebę eksportową. Stosunkowo słabe rynki odbiorcze nie zdołały w szybkiem tempie wchłonąć całej podaży żyta wobec własnej zwiększonej produkcji i wobec łatwości zakupu innych pasz.

Pierwsza fala natarczywej podaży żyta ma się ku końcowi.

Polska, dzięki w porę przedsięwziętym posunięciom rządu, ma otwarte kontyngenty w Belgji, Holandji i Austrji, wystarczające na usuwanie nadwyżek rynku wewnętrznego. —

W ostatnich dniach zaczyna powstawać nowe zapotrzebowanie żyta w Finlandji i Danji, które stopniowo będzie wzrastać rozszerzając możliwości zbytu.

Nieznany jest na razie plan eksportowy sowiecki, sądzić wszakże można, że w interesie planowej gospodarki leżeć będzie raczej sprzedaż pszenicy, aniżeli żyta w zapowiadającej się konjunkturze cen.

Pewnem niebezpieczeństwem jest duży urodzaj żyta kanadyjskiego i amerykańskiego, na razie wszakże konkurencja ta nie występuje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— SYTUACJA NA RYNKU SOLONYCH ŚLEDZI. Ogólna tendencja dla śledzi solonych jest obecnie bardzo mocna, do czego w pierwszym rzędzie przyczynia się brak w tym roku śledzi islandzkich, spekulacja w związku z powyższem zjawiskiem na śledziach norweskich i niepewność oczekiwanych wyników połowów yarmoutskich.

Niepewność wyników tych najważniejszych połowów sezonu wywołuje zwyżkę cen istniejących zapasów yarmoutskich śledzi z zeszłorocznych połowów.

— CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM. W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone (wzgl. z własnych połowów wolne od cła) śledzie solone loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Pełne matties I trade 70, takież matfulls 70, takież small matties 67. Puste matties lub matfulls 65, takież small matties 62, spents 55.

2. **Angielskie szkockie:** pełne matties I trade: 69 do 76, takież matfulls 71 do 78, takież small matties 64 do 71. Crown-spents 50, spents I trade 53, crown-matties 64 do 70, matjasy (matjes): za dwie półbeczki — medium 85 do 108, takież selected 93 do 115, takież large 102 do 125. Stare yarmoutskie matties I trade 51. takież matfulls I trade 56, takież small matties 45.

3. **Holenderskie stare,** sprzedaż komisowa f-my „Mopol“: Matties I trade 45, matfulls I trade 47, takież small matties 44.

4. **Islandzkie** oryginalne matjasy: 130.

5. **Norweskie śledzie:** Sloe 500/600 sztukowe 45, takież vaar — 40.

— NOTOWANIA CEN W HALI TARGOWEJ DLA RYB MORSKICH W GDYNI. W ubiegłym tygodniu sprzedawano w detalu w hali targowej dla ryb morskich na rynku, ryby morskie i słodkowodne po cenach (w złotych za kg):

Flądry małe, świeże 0,50, wędzone 1,00; flądry duże świeże 1,10, wędzone 1,50; skarb-turbot świeże 1,30: dorsz-wątłusz świeże 0,60, wędzone 0,80; kwap-węgorzyca świeże 0,55; śledź angielski świeże 0,60; płocie śnięte 0,60; okonie śnięte 0,70; leszcze śnięte 1,80; sum śnięte 2,00; sandacz 5,00.

Skrzynka wędzonych śledzi: 12 sztuk 1,60 zł: 14 sztuk 1,20 zł.

Raki: kopa od 6 zł do 12 zł.

Łosoś świeży 6 zł, wędzony od 12 zł do 18 zł: węgorz żywy 3,50 zł, węgorz śnięty 3 zł, węgorz wędzony 5 zł; karp żywy 3 zł, karp śnięty 2,60 zł, lin żywy 2,60 zł, lin śnięty 2,00 zł: szczupak żywy 2,80 zł, szczupak śnięty 2,20 zł.

— PIERWSZE SZPROTY. CENY WĘDZONYCH SZPROTÓW. Szproty już się pojawiły po zachodniej stronie naszych wód. Z Leby doniesiono o niezłych połowach, do 300 kg na jeden kuter, jednakże na naszych wodach szprotów jeszcze nie było. Ze strony

wschodniej przy Kahlbergu za wodami Wolnego Miasta złowiono niedużo — ogółem 1.100 kg, które zostały nabyte przez wędzarnie w Helu po 54 gr za kg. Z tego połowu pierwsze wędzone szproty na naszym rynku poszły po 1,20 zł, później po 1,00 zł za funt. Późniejszy burzliwy okres wschodnich wiatrów przerwał te połowy jednakże wczesne chłody wróżą możliwość wczesnego pojawienia się i wczesnego wędzarnietwa szprotów w tym roku. Szprot złowiony jest mały, ale jak zwykle o tej porze, najprzedniejszej jakości.

— **PRZEMYSŁ BEDNARSKI W KRAJU NIE MOŻE NADĄŻYĆ ZAMÓWIENIOM PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.** Już drugi rok odbywa się w Gdyni przepakowanie śledzi z beczek morskich do beczek handlowych, które produkują się całkowicie w kraju. Dużo trudu i wysiłku włożono w te poczynania, celem otrzymania polskiej beczki, odpowiadającej stawianym jej wymaganiom. Roczne zapotrzebowanie jedynego obecnie Tow. połowów śledzi na Morzu Północnem „MEWY" wynosi około 50 tysięcy beczek o wartości trzystu tysięcy złotych. W obecnym sezonie stanęła „MEWA" wobec katastrofalnego braku odpowiedniej ilości beczek, ponieważ krajowe wytwórnie nie mogą nadążyć zamówieniom, lub też nie wywiązują się należycie z przyjętych do wykonania zleceń. Jak widać młody nasz przemysł śledziowy natrafia na duże przeszkody w swej drodze do zupełnego usamodzielnienia się przy oparciu się na produktach krajowej wytwórczości.

WYDAWNICTWA

KONKURS NA PRACĘ P. T. „REWIZJA KSIĄG DLA CELÓW PODATKOWYCH".

Ministerstwo Skarbu rozpisało konkurs na napisanie pracy p. t. „Rewizja ksiąg dla celów podatkowych".

Praca ta o dowolnej objętości, winna obejmować następujące zagadnienia: a) istotę i rodzaje rewizji ksiąg, b) księgi prawidłowe i rzetelne, c) ważniejsze fałszowania: dowodów, ksiąg, bilansów, inwentarzy, r-ku strat i zysków; d) ustalenie różnic do wymiaru podatków przemysłowego i dochodowego w przedsiębiorstwach: handlowych, przemysłowych, bankowych, ubezpieczeniowych, w gospodarstwach rolnych; e) sporządzanie protokółu rewizji ksiąg.

Za najlepiej napisane prace Ministerstwo wyznacza 5 nagród pieniężnych, a to: 1 w wysokości 500 zł; 2 w wysokości po 250 zł; 3 w wysokości po 100 zł.

Termin nadsyłania prac upływa z dniem 1-ym stycznia 1936 r.

Prace zaopatrzone wyłącznie godłami autora należy przesyłać do Biura Personalnego Ministerstwa Skarbu w zamkniętych kopertach, do których należy załączyć również zapieczętowaną kopertę, zawierającą: godło. imię, nazwisko oraz adres autora.

Powyższe prace staną się wyłączną własnością Ministerstwa Skarbu, które zastrzega sobie prawo ich zużytkowania dla celów, jakie uzna za wskazane.

„KSIĘGA ADRESOWA RZEMIOSŁA WOJEWÓDZTWA POZNAŃSKIEGO".

Nakładem wydawnictwa „Głos Rzemieślnika" w Poznaniu wydana została „Księga Adresowa Rzemiosła województwa poznańskiego".

Księga ta, o objętości 440 stron, zawiera alfabetyczny spis adresów samoistnych warsztatów rzemieślniczych w/g powiatów i branż, spis organizacyj rzemieślniczych itp.

Księga Adresowa Rzemiosła woj. poznańskiego — jest jedynym w Polsce tego rodzaju zbiorem materjału informacyjno - adresowego, dotyczącego samoistnego rzemiosła, przyczem wydawcom zależało na tem, aby Księga Adresowa Rzemiosła była pomocą dla nawiązywania stosunków handlowych między wytwórcami surowców i półfabrykatów oraz firmami handlowemi a rzemiosłem, aby oddawała usługi przy wysyłaniu ofert, prospektów, katalogów, cenników itp.

Zaletą Księgi Adresowej jest również jej stosunkowo niska — w porównaniu z olbrzymim nakładem pracy — cena, wynosząca za 1 egzemplarz 5,— zł, z przesyłką 5,60 zł.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA SPORTOWO - TURYSTYCZNA.

W czasie od 19. 10 do 4. 11 br. odbywa się w Krakowie, w gmachu wystawowym przy ul. Rajskiej 12 — Pierwsza Wystawa Sportowo - Turystyczna, będąca przeglądem wytwórczości krajowej w dziedzinie sprzętu sportowego i turystycznego.

Na zakończenie Wystawy odbędą się targi sprzętu sportowego.

Ministerstwo Komunikacji przyznało dla zwiedzających wystawę zniżkę kolejową 75% na przejazd w drodze powrotnej.

Dla uzyskania zniżki konieczne jest odbycie podróży do Krakowa za biletem normalnym, co musi być potwierdzone na karcie uczestnictwa, oraz zwiedzenie Wystawy w Krakowie.

PRZETARG OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) poduszek maźniczych,
2) konopi, lin i siatek konopnych, nici i szpagatów,
3) klocków hamulcowych i rusztów parowozowych,
4) różnych odlewów żeliwnych, i
5) ośrutowanych odlewów żeliwnych na bębny do wyrobów pierścieni tłokowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 5. XI. 35 r. (poz. 1), 8. XI. 35 r. (poz. 2), 15. XI. 35 r. (poz. 3), 22. XI. 35 r. (poz. 4) i 29. XI. 35 r. (poz. 5).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 226 z dnia 2. X. 1935 r.

PRZETARG NA DZIERŻAWĘ JEDNORAZOWEGO ZBIORU JEDNOROCZNEJ WIKLINY.

Państwowy Zarząd Wodny w Tczewie wydzierżawi w drodze publicznego nieograniczonego przetargu ustnego jednorazowy zbiór jednorocznej wikliny.

a) na 12 działkach o przybliżonym łącznym obszarze 4,25 ha w kępie pod Kuchnią,

b) na 5 działkach o przybliżonym łącznym obszarze około 2,90 ha w kępie pod Międzyłężem.

Przetarg na działki odbędzie się dnia 8 listopada 1935 roku o godzinie 12-tej w lokalu p. Soleckiego w Wielkich Walichnowach.

Warunki przetargu względnie dzierżawy i bliższe informacje otrzymać można w biurze podpisanego Urzędu w godzinach służbowych od 8 do 15-tej.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	28. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	30. 10.
s/s CAPELLA*	4. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	7. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	28. 10.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	30. 10.
s/s CAPELLA*	4. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	4. 11.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	4. 11.
s/s HERO*	11. 11.	co tydzień	s/s HERO	11. 11.
		Ryga		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
s/s MARIEHOLM*	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	7. 11.	co 8 dni		8. 11.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	—	
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	27. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	29. 10.
	10. 11.	co 10 dni		12. 11.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	7. 11.	co 10 dni		8. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	30. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	30. 10.
	11. 11.	co 2 tygodnie		11. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	4. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	4. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s OLGA	29. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s OLGA	29. 10.
s/s E. RUSS	2. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	2. 11.
s/s ALEXANDRA	5. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	5. 11.
s/s TCZEW	9. 11.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	9. 11.
		Bremen		
s/s SIRIUS*	4. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	4. 11.
s/s HERO*	11. 11.	co tydzień	s/s HERO	11. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	30. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	31. 10.
	6. 11.	co tydzień		7. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29. 10.
	12. 11.	co 2 tygodnie		12. 11.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	30. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	30. 10.
s/s BRISK	4. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	4. 11.
s/s AKERSHUS	11. 11.		s/s AKERSHUS	11. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	5. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	28. 10.
s/s JAEDEREN	19. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	11. 11.
			s/s JAEDEREN	25. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	4/6. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	7. 11.
	18/20. 11.	co 2 tygodnie		21. 11.
s/s BALTONIA*	28/30. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	31. 10.
	10/12. 11.	co 2 tygodnie		14. 11.
		Hull		
s/s LUBLIN*	28/30. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	31. 10.
s/s LWÓW*	4/6. 11.	co tydzień	s/s LWÓW*	7. 11.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	28. 10.
s/s OLAF	6. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	6. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	2. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	2. 11.
s/s HAGUE	9. 11.	co tydzień	s/s HAGUE	9. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX	28. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s AJAX	28. 10.
s/s HEBE	4. 11.	co tydzień	s/s HEBE	4. 11.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	29. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	30. 10.
s/s PUCK	5. 11.	co tydzień	s/s PUCK	6. 11.
s/s NIOBE	28. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	28. 10.
s/s PRIAMUS	4. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	4. 11.
s/s JUNO	7. 11.		s/s JUNO	7. 11.
s/s BUSSARD	30. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	31. 10.
s/s WIBORG	ok. 7. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 7. 11.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	29. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	30. 10.
s/s HEL	5. 11.	co tydzień	s/s HEL	6. 11.
s/s BUSSARD	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	31. 10.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	5. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	9. 11.
	19. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LARACHE	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LARACHE	28. 10.
s/s TANGER	6. 11.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	6. 11.
s/s MELILLA	22. 11.		s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s SCANDINAVIA 27. 10. s/s VALENCIA 4. 11 s/s MASILIA 10. 11. s/s ALGERIA 10. 11. s/s IBERIA 25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CATANIA 30. 10. s/s CANADIA 13. 11.
s/s TULA 7. 11. s/s BROHOLM 13. 12.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TULA 7. 11. s/s BROHOLM 13. 12.
s/s CITTA DI BERGAMO 12/13. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 25/30. 11.
	PORTY LEWANTU	
m/s ERLAND* 1. 11. m/s VINGALAND* 4. 11. m/s HEMLAND* 7. 11. m/s VASALAND* 13. 11.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s IBERIA 28. 10. m/s ERLAND* 1. 11. m/s VINGALAND 4. 11. m/s VASALAND 15/16. 11.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s FREDNES 4. 11. s/s SONGDAL 21/26. 11.
m/s LEWANT* 10. 11	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s LEWANT 11/13. 11.

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni	Kraje i porty	Odjazdy z Gdyni
s/s SCANPENN* 3. 11. s/s CARPLAKA* 16. 11.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY* 1. 11. s/s SCANSTATES 6. 11.
m/s PIŁSUDSKI* 2. 11. 26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 4. 11. 30. 11.
s/s LARACHE 28. 10. s/s TANGER 6. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE 28. 10. s/s TANGER 6. 11.
m/s SUECIA 3. 11. s/s SANTOS 9. 11. m/s PACIFIC 4. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 4. 12. m/s SUECIA 25. 12.
s/s BORE VIII 14. 11. s/s ORIENT 25. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SALTA 30. 10. s/s MERCATOR 18. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	28. 11.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s TITAN	4. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s TITAN	9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s NANKING m/s TIRADENTES s/s RINDA	29. 10. 16. 11. 20. 12.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s STUREHOLM m/s TAMPA m/s TORONTO	7. 11. 10. 11. 23. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO	14. 11.
s/s CARDONIA	11. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s CARDONIA	11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 października:

s/s SIMON v. UTRECHT z portów Gulfu z towarami i bawełną, PAM.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.
s/s HUDIKSVALL dodatk. lin. z portów belgijskich z tow. i złomem, PAM.
s/s FANTOFT ze złomem, PAM.
s/s ELSE HUGO STINNEES po węgiel, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s POSSEHL po węgiel, PAM.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

30 października:

s/s SAŁTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CATANIA lin. po ładunek do portów zachodnich Morza Śródziemnego, Bergenske.
s/s SÄRIMNER z ładunkiem rudy, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SICILIA po węgiel, Bergenske.
s/s ANNCHEN PETERS ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s MAURITZ z rudą, Behnke & Sieg.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s RÖDSKÄR z rudą, Behnke & Sieg.

31 października:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s INGA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s HAGAR po węgiel, PAM.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
m/s GUDMUND po węgiel, PAM.

1 listopada:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów Bałtyckich po ładunek do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Sc. Line.

m/s ERLSND lin. lewantyńska. dla wyład. i ładowania, Pol.-Levant.
s/s NORMAN po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s GRANADA po węgiel, Speed.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.
s/s ZEPHYROS po węgiel, PAM.

2 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga z pocztą pas. i towarami Gdynia—Am. L. ż.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla wylad. i ładowania Reinhold.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania. Prowe, Bergenske.
s/s CREMON dodatk. lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s SATURN po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

3 listopada:

s/s SCANPENN lin. z New Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyładowania. Ac. Sc. Line.
m/s SUECIA lin. z B. Aires. Santos. Rio dla wyładowania, PAM.

4 listopada:

c/s TITAN lin. Dalekiego Wschodu dla ładow., PAM.
s/s FREDNES lin. po ładunek do Jaffy, Haify, Alexandrji, Rummel & Burton.
m/s VINGALAND lin. lewantyńska dla wylad. i ładowania, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wylad. i ładowania. Wolff.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Londynu z towarami. Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s SIRIUS lin. z remy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BRISK lin. wsch.-norweska dla wyladowania i ładowania. Bergenske.
s/s WILHELM RUSS lin. po ład. do Finlandji. Lenczat.
s/s HERNÖSAND po ładunek do Finlandji, Lenczat.
m/s GDYNIA po węgiel, Bergenske.

5 listopada:

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Hevre i Dover dla wyładowania i ładowania, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s VALENCIA lin. zach. śródziemnomorska, dla wyła-
s/s LUNA lin. zach. norweska dla wyład., Bergenske.
dowania. Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.

6 listopada:

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s TANGER lin. portugalsko-marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. ładowania, Reinhold.
s/s ANNA MAERSK po węgiel, PAM.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 listopada 1935 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańską 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Współpraca Nowego Rządu z Samorządem Gospodarczym

Jedną z pierwszych czynności wicepremjera i Ministra Skarbu p. Eugenjusza Kwiatkowskiego było powołanie specjalnej Komisji Międzyministerjalnej dla współpracy z samorządem gospodarczym pod przewodnictwem Szefa Gabinetu Ministra Skarbu p. Martina dla zbadania w drodze osobistego kontaktu ze sferami gospodarczemi obecnego położenia gospodarczego w poszczególnych połaciach kraju i wysłuchania postulatów nietylko przedstawicieli samorządów gospodarczych, reprezentowanych przez Izby Przemysłowo - Handlowe, Izby Rolnicze i Izby Rzemieślnicze, lecz również przedstawicieli poszczególnych branż przemysłu i handlu oraz poszczególnych warsztatów pracy, mających szersze znaczenie dla życia gospodarczego danego okręgu.

Zarządzenie to p. Wicepremjera Kwiatkowskiego przyjęte zostało przez sfery gospodarcze całego kraju z wielkiem zadowoleniem, jako namacalny dowód, że zapowiedź tak Prezesa Rady Ministrów p. M. Zyndram Kościałkowskiego jak i wicepremjera Kwiatkowskiego nawiązania bezpośredniego kontaktu ze społeczeństwem, tak niezbędnego w walce ze zjawiskami kryzysowemi, wchodzi w stadjum realizacji.

Znamiennem jest również w tej akcji, że właśnie samorządy gospodarcze uznane zostały za źródło tych informacyj podstawowych, jakie są niezbędne dla ustalenia punktu wyjścia dla zarządzeń, mających na celu złagodzenie ostrych objawów kryzysu. Nie ulega wątpliwości, że obrana przez wicepremjera Kwiatkowskiego droga dla zebrania niezbędnych Rządowi danych jest najkrótsza, gdyż może już w najbliższym czasie dostarczyć niezbędnych elementów dla przedsięwzięcia środków zaradczych, początkowo chociażby doraźnych, a w następstwie dla stworzenia ogólnego programu polityki gospodarczej, opartej na realnych przesłankach rzeczywistości gospodarczej.

Jeżeli takie cele ma osiągnąć Komisja Międzyministerjalna do współpracy z samorządem gospodarczym, to i ze strony tego ostatniego powinno się dołożyć wszelkich wysiłków, aby, pomimo krótkiego okresu, danego do zgromadzenia i opracowania materjału wedle zgóry określonego programu, ogólne postulaty opracowane były w sposób jak najbardziej esencjonalny i aby zawierały one momenty najważniejsze lub posiadające cechy najbardziej rażącej anomalji w istniejących stosunkach. Wydaje się pewnem, że pewna ilość postulatów wysunięta zostanie we wszystkich ośrodkach, w jakich Komisja zetknie się z przedstawicielami życia gospodarczego. Już zgóry można przypuszczać, że takie zagadnienia, jak taryfy kolejowe, obciążenia podatkowe i socjalne, konkurencja przedsiębiorstw i monopoli państwowych, wysokie ceny podstawowych surowców, jak węgiel i żelazo, wybujały etatyzm będą jednolicie przedstawione nietylko przez sfery przemysłowe i handlowe całego kraju, lecz również znajdą jednolite poparcie ze strony rolnictwa i rzemiosła. Ta jednolitość opinji w niektórych wypadkach już jakby wyczuta została zgóry

przez miarodajne czynniki rządowe, skoro we wszystkich przemówieniach wicepremjera Kwiatkowskiego sprawa taryf kolejowych potraktowana została jako zagadnienie, podlegające w pierwszym rzędzie poważnej rozwadze i skorygowaniu. Mówiąc o tem właśnie zagadnieniu, podkreślić należy, że dla życia gospodarczego okręgu Izby gdyńskiej posiada ono znaczenie pierwszorzędnej wagi ze względu na oddalenie Pomorza i pozostałych części okręgu Izbowego od źródeł surowców.

Jeśli zapowiedziana rewizja dojdzie w szerszych rozmiarach do skutku w możliwie krótkim czasie, to będzie to jednym z bardzo poważnych czynników ożywienia życia gospodarczego kraju wogóle, a okręgu Izbowego w szczególności. Lecz nie kończy się na tem działanie gospodarcze ewentualnej reformy taryf kolejowych. Ma ono również doniosłe znaczenie dla rozwoju handlu zamorskiego, a więc przedewszystkiem przyczynić się może do ożywienia naszego eksportu drogą morską w oparciu o Gdynię.

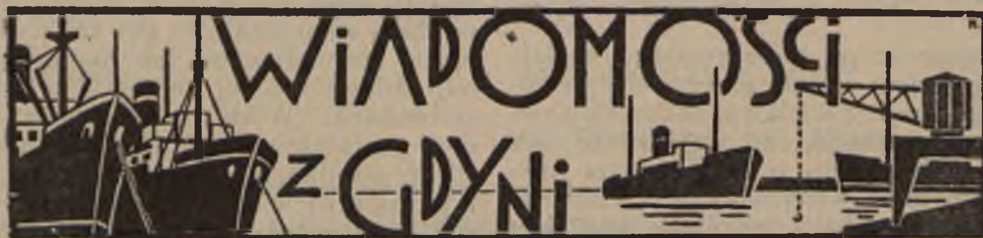
Pozostałe zagadnienia ogólne, wymienione wyżej, niewątpliwie znaleźć muszą poważnie umotywowane uzasadnienia, tem bardziej przekonywujące, że zostaną one poparte zupełnie konkretnemi danemi z codziennego życia nietylko poszczególnych przedsiębiorstw, lecz również przez całe branże przemysłu i handlu jak i przez przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła.

Nie można jednak łudzić się, że jednomyślność zostanie osiągnięta we wszystkich postulatach nietylko przemysłu i handlu z jednej strony a rolnictwa oraz rzemiosła z drugiej, lecz i pomiędzy przemysłem a handlem lub pomiędzy poszczególnemi branżami tych ostatnich. Będzie więc zagadnieniem wagi pierwszorzędnej wynalezienie pośredniego rozwiązania poszczególnych problematów w pierwszym rzędzie w łonie sfer zainteresowanych, a następnie przez czynniki odpowiedzialne za funkcjonowanie organizmu gospodarczego jako całości w skali ogólno państwowej.

Wydaje się, że poważne przygotowania ze strony sfer zainteresowanych, czynione w związku z konferencjami z Komisją Międzyministerjalną, służyć mogą za rękojmię, że przedłożone jej materjały, dotyczące obecnego położenia, jak również i wysunięte postulaty, dadzą Komisji pełny obraz sytuacji a w następstwie i możność konkretnych działań.

Przedsięwzięty przez Komisję Międzyministerjalną objazd głównych ośrodków życia gospodarczego kraju poza momentami już wymienionemi natury gospodarczej ma jeszcze i poważne znaczenie psychologiczne. Objazd ten zadecydowany w nakrótszym czasie po utworzeniu nowego Rządu jest wyrazem zdecydowanej woli szybkiego działania. Nie znaczy to oczywiście, że wszystkie postulaty i bolączki jakie Komisja wysłucha i jakie zawarte będą w doręczonych jej materjałach natychmiast zostaną załatwione i usunięte. Panująca w sferach gospodarczych depresja jest przyczyną powstawania uzasadnionego w wielu wypadkach zniecierpliwienia, niemniej jednak zdawać sobie należy sprawę z istnienia gradacji wpostulatach i z konieczności uzgodnienia ich w skali potrzeb i możliwości państwowych.

Nie ulega jednak wątpliwości, że niektóre zagadnienia są już tak dojrzałe do rozwiązania i opinja powszechna jest w stosunku do nich tak jednomyślna, że spodziewać się należy szybkich pod tym względem decyzyj. Decyzje te uważać będzie można za jeden z pozytywnych wyników bezpośredniego kontaktu czynników, odpowiedzialnych za rządy w państwie, z czynnikami społecznemi, jakiemi w danym wypadku są przedstawiciele życia gospodarczego. *L. G.*



KONDOLENCJE IZBY Z POWODU ZGONU Ś. P. PREZESA SEWERYNA SAMULSKIEGO.

Wiadomość o zgonie wielce zasłużonego działacza na niwie gospodarczej i społecznej Wielkopolski, Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu śp. Seweryna Samulskiego odbiła się bolesnem echem w sferach gospodarczych okręgu naszej Izby. Dając wyraz tym uczuciom Prezes Izby Senator Stanisław Tor natychmiast po otrzymaniu smutnej wiadomości o zgonie śp. Seweryna Samulskiego wystosował w imieniu Izby naszej depeszę kondolencyjną do bratniej Izby Poznańskiej, zaś w uroczystościach pogrzebowych w dniu 31 października wzięła z ramienia naszej Izby udział specjalna delegacja w osobach Radców inż. Zbigniewa Jagodzińskiego z Grudziądza,

oraz inż. Władysława Namysłowskiego z Mątw pod Inowrocławiem, Dyrekcja Izby reprezentowana była przez wicedyrektora Izby p. Marcina Cieślińskiego. Delegacja ta złożyła przy zwłokach Zmarłego wieniec od naszej Izby.

ZATWIERDZENIE RADCY IZBY P. JANA MACKA ZASTĘPCĄ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI ROZDZIELCZEJ DLA OBROTU PRODUKTAMI SPOŻYWCZEMI Z W. M. GDAŃSKIEM.

Postanowieniem Min. Przemysłu i Handlu z dnia 18 października br. Radca Izby naszej p. Jan Mack zatwierdzony został w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa na stanowisko zastępcy Przewodniczącego Komisji Rozdzielczej dla Obrotu Produktami Spożywczemi z W. M. Gdańskiem.

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO KONFERENCJI Z UDZIAŁEM MIĘDZYMINISTERJALNEJ KOMISJI WSPÓŁPRACY Z SAMORZĄDEM GOSPODARCZYM.

W dniu 8 bm. przybędzie do Gdyni powołana do życia przez Wicepremjera i Ministra Skarbu p. Eugenjusza Kwiatkowskiego Międzyministerjalna Komisja do współpracy z samorządem gospodarczym. W związku z tem od szeregu dni w poszczególnych ośrodkach okręgu Izbowego odbywały się pomiędzy przedstawicielami naszej Izby a przedstawicielami miejscowych organizacyj gospodarczych, względnie poszczególnych branż przemysłu i handlu przygotowawcze narady, mające na celu sformułowanie tez i postulatów wedle zgóry określonego programu, przesłanego przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych. Narady takie odbyły się w Toruniu, Bydgoszczy, Grudziądzu i Gdyni. Postulaty, dotyczące przemysłu opracowywane są przez Wiceprezesów i Radców Sekcji Przemysłowej przy ścisłej współpracy ze Związkami Fabrykantów w Bydgoszczy i w Gdyni. Postulaty handlu opracowywane są w kontakcie z organizacjami kupieckiemi ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu na czele, wreszcie zagadnienia żeglugowo-portowe omówione przez Sekcję Żeglugowo - portową Izby opracowuje Rada Interesantów Portu w Gdyni.

Wobec tego, że ogólna gestja prac przygotowawczych i organizacja samej konferencji powierzona została naszej Izbie, zgromadzone materjały uzgodnione i skomasowane zostaną w Izbie. Nie wyklucza to oczywiście możliwości przedstawienia poszczególnych zagadnień Komisji Międzyministerjalnej bezpośrednio przez czynniki zainteresowane.

Program konferencji w dniu 8 bm. ułożony został w ten sposób, że zagadnienia ogólne omówione zostaną w pierwszej części konferencji, zaś sprawy interesujące poszczególne branże względnie przedsiębiorstwa przedstawione zostaną Komisji w godzinach popołudniowych.

Ponieważ w Konferencji wezmą również udział przedstawiciele Izb Rolniczej i Rzemieślniczej oraz referenci poszczególnych zagadnień, wchodzących w ramy ustalonego programu obrad, w przeddzień Konferencji t. zn. 7 listopada wieczorem odbędzie się w Izbie zebranie referentów na Konferencji dla ostatecznego uzgodnienia zebranych materjałów.

STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ „WISŁA“ WYRUSZA DO PORTÓW AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

W bieżącym tygodniu wyrusza do portów Ameryki Południowej statek „Żeglugi Polskiej“ S. A. „Wisła“ z pełnym ładunkiem. Statkiem dowodzić będzie kap. Ciuńdzienicki. Przypomnieć należy, iż s/s „Wisła“ jest największym statkiem towarowym „Żeglugi Polskiej“ — posiada on bowiem 5.070 t. DW., pojemność jego wynosi 3.108 t. r.b.

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólna ilość bawełny przywiezionej do portu gdyńskiego we wrześniu br. wyniosła 5.418,3 ton, z tej ilości przywieziono bawełny amerykańskiej 4.202,1 ton, egipskiej 173,4 ton oraz bawełny egzotycznej 1.042,7 ton. Z ogólnej ilości bawełny amerykańskiej statkami linij bezpośrednich przywieziono 3.452,9 ton, zaś z przeładunkiem w Bremie 702 ton i w Manchesterze 47 ton. Bawełna egipska w ilości ogólnej 173,4 ton przewieziona została do Gdyni statkami linij regularnych bezpośrednich w ilości 140,3 ton i z przeładunkiem w innych portach w ilości 33,1 ton.

Bawełna egzotyczna, w ilości 1.042,7 ton, głównie pochodzenia z Indji Brytyjskich (około 460 ton) przywieziona została do Gdyni w przeważającej ilości z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, jak Rotterdam, Antwerpja, Hamburg, Göteborg, Londyn i Kopenhaga. Jeden tylko transport bawełny brazylijskiej w ilości 22 ton przeładowany został w porcie Santa Cruz.

PRZYBRZEŻNA ŻEGLUGA W SEZONIE 1935 ROKU.

Statki przybrzeżnej żeglugi S. A. Żegluga Polska przewiozły w r. 1935 do 1-go października 169.881 osób. Przewozy te obejmują tylko statki: „Gdynia“, „Gdańsk“, „Jadwiga“ i „Wanda“, bez uwzględnienia na linji Orłowo — Gdyni ruchu przystosowanych do przewozu pasażerów holowników. Również nie uwzględniona jest na linji Gdynia — Orłowo praca motorówki „Małgosia“, która

nie należy do składu przybrzeżnej floty Żeglugi Polskiej, lecz uruchomiona została przez Tow. Turystyki Morskiej.

Po kilkuletniej przerwie Żegluga Polska utrzymywała znów stałą komunikację pasażersko - towarową z Helem przez całą zimę, to też statystyka obejmuje nietylko sezon — od maja, lecz również cztery pierwsze miesiące roku bieżącego.

Podajemy liczby dla poszczególnych miesięcy: dane dla zeszłorocznego ruchu są podane w nawiasach:

Styczeń: Gdynia — Hel 1.065 pasażerów (0), w tamtą stronę 557, z powrotem 508.

Luty: Gdynia — Hel 882 pas. (0), w tamtą stronę 429, z powrotem 393.

Marzec: Gdynia — Hel 1.374 (0). Tam 703, z powrotem 671.

Kwiecień: Gdynia — Hel 2.028 (0). Tam 1.218 z powrotem 810.

Maj: Gdynia — Hel 12.164 (10.553). Tam 6.458, z powrotem 5.706.

Czerwiec: wszystkiego 32.789 (44.050), w tem: Gdynia — Hel 31.274. Tam 16.681, z powrotem 14.593, Gdynia — Jastarnia 1.123. Tam 575, z powrotem 548, Gdynia — Orłowo: 392. Tam 164, z powrotem 228.

Lipiec: wszystkiego 59.878 (82.431), w tem: Gdynia — Hel 34.494. Tam 17.541, z powrotem 16.953, Gdynia — Jastarnia 23.786. Tam 12.173, z powrotem 11.613, Gdynia — Orłowo 1.598. Tam 784, z powrotem 814.

Sierpień: wszystkiego 50.746 (53.337), w tem: Gdynia — Hel 33.485. Tam 16.409, z powrotem 17.076, Gdynia — Jastarnia 15.447. Tam 7.401, z powrotem 8.046, Gdynia — Orłowo 1.814. Tam 900, z powrotem 914.

Wrzesień: wszystkiego 9.015 (5.338), w tem Gdynia — Hel 8.653. Tam 4.176, z powrotem 4.477, Gdynia — Jastarnia 362. Tam 60, z powrotem 302.

Statystyka wykazuje na linjach półwyspu helskiego stałą przewagę ruchu w tamtą stronę nad ruchem powrotnym, co się tłumaczy zastosowaniem przez okrężne wycieczki po wybrzeżu kierunku — najpierw na Hel przez morze, następnie zwiedzanie półwyspu i powrót koleją. Jedyny wyjątek stanowi miesiąc sierpień, kiedy silniejszym jeszcze od tego ruchu okazał się powrotny ruch letników z półwyspu helskiego, dla których krótszą i milszą okazuje się droga statkiem na Gdynię. Liczby dla Jastarni we wrześniu są przypadkowym wynikiem jednej niedzielnej wycieczki, wracającej przez Jastarnię.

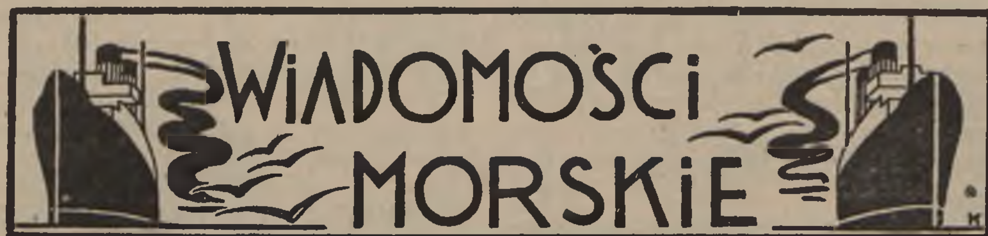
Na linji orłowskiej kierunek powrotny co do ilości pasażerów stale przeważa ruch wyjściowy.

W porównaniu z rokiem 1934 obserwuje się pewna zniżka ilości przewiezionych osób z 195.709 na 169.881 pasażerów, do 1. 10. — Różnicę pogłębia okoliczność, że w r. 1934 w ciągu pierwszych 4-ch miesięcy wogóle nie było ruchu. Różnicę in minus wykazują jednakże w sezonie tylko miesiące czerwiec i lipiec, natomiast w sierpniu mamy 6-procentowy wzrost, we wrześniu nawet 80-procentowy wzrost ruchu względem odpowiednich miesięcy ub. r.

SANKCJE GOSPODARCZE WZGLĘDEM WŁOCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu powiadomiło Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, iż na mocy art. 16 Paktu Ligi Narodów wynikają dla Polski zobowiązania w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch, a w związku z tem należy wstrzymać niezwłocznie wszelkie kredyty handlowe i przemysłowe, udzielane bezpośrednio lub pośrednio instytucjom publicznym lub osobom fizycznym i prawnym, mającym swą siedzibę na terytorjum Włoch.

Zarządzenie powyższe weszło w życie z dniem 31 października roku bieżącego.



DODATNIE SKUTKI SUBWENCJI DLA TRAMPÓW BRYTYJSKICH.

Administracyjny komitet izby żeglugowej Zjednoczonego Królestwa stwierdza, że ustawa o subwencji dla trampingu formalnie uratowała brytyjską żeglugę nieregularną od zupełnego załamania się. — Zapobiegła ona nienormalnym przejściom statków całemi serjami pod obce bandery i zwiększyła zastosowanie tonażu brytyjskiego i brytyjskich załóg.

Pozwoliła ona armatorom zorganizować się w celu zwalczania wewnętrznej konkurencji, poustalać minimalne stawki frachtowe w porozumieniu z armatorami zagranicznymi, wstrzymać spadek frachtów, stabilizując go na głównych rynkach trampowych na poziomie pokrywającym koszty eks-

ploatacyjne i zmniejszając ostrość spadku frachtów na pozostałych rynkach.

W wyniku powyższego — od 1 kwietnia do 1 lipca b. r. w okresie pierwszych miesięcy działania nowoustanowionych frachtowych stawek minimalnych wzrost stanu zatrudnienia w brytyjskiej marynarce wyraził się liczbą 40 statków o 135.000 brutto rej. ton pojemności okrętowej.

Już wyrażane są obawy, że w razie zamknięcia okresu subwencjonowania z końcem roku kalendarzowego powrócą zwalczone bolączki, wobec czego urzędowi przedstawiciele trampingu poczynili kroki u rządu celem odnowienia subwencji (2 mil. funtów) na rok następny.

W ten sposób Anglja wkroczy na drogę stałego subwencjonowania swej żeglugi, i to żeglugi nieregularnej.

FINLANDJA BUDUJE JESZCZE JEDEN LODOŁAMACZ.

Dotąd Finlandja posiadała prócz przestarzałego „Sampo" tylko trzy silniejsze łamacze lodu: „Jääkarhu" o mocy 9.200 KM. „Voima" z 4. 100 KM i „Tarmo" z 3. 150 KM. Obecnie zdecydowano budowę nowego łamacza lodu o mocy 6.000 KM i zagłębieniu 18 stóp. Łamacz ten będzie równocześnie statkiem macierzystym łodzi podwodnych, wobec czego przewiduje się na nim urządzenia sypialne dla 100 ludzi.

DZIEWIĄTY STATEK DLA FINLAND SYD AMERIKA LINIEN.

Finlandja utrzymuje od kilkunastu lat, jako jedyną linję oceaniczną komunikację z portami Ameryki Południowej (z zawijaniem po drodze do Gdyni) statkami t. zw. Finska Syd Amerika Linien. Jest to linja udziałowa, w której partycypują statkami przedsiębiorstwa: Angfartygs A/B, „Bore", A/B Orient, A/B Aura i A/B Atlanta. Dotąd kursowało na linji 8 parowców o nośności 6.800 do 7.600 t. DW. Obecnie linja ta nabyła s/s „Towerdale" o nośności 9.000 t. DW., dla uruchomienia go w tejże komunikacji. Dziewiąty statek jest więc znacznie większy od poprzednich: zbudowany u Harlanda i Wolffa w r. 1921 rozwija on szybkość 11 mil na godzinę.

OTWARCIE KÜSTEN - KANAL POMIĘDZY EMS A WEZERĄ.

W Niemczech z początkiem października uroczyście otwarto kanał przybrzeżny (Küsten - Kanal) pomiędzy rzekami Ems i Weser. Łączy on dolne biegi tych rzek, — stąd nazwa kanału przybrzeżnego. Przeciwstawić tę nazwę należy również nazwie Mittelland - Kanal dla kanału, który jeszcze nie jest wykończony. Ten ostatni kanał po wykończeniu wywoła zdaniem niemieckich fachowców prawdziwy przewrót w niemieckich transportach wodnych. Nie tylko znaczenie żeglugi reńskiej i rola Rotterdamu i sąsiednich portów dolnego Renu zmniejszą się bardzo poważnie, lecz również rola niemieckiej przybrzeżnej żeglugi i wraz z nią ruch kabotażowy morskich portów Niemiec uszczuplą się ogromnie. Przewozy wodne będą odbywać się wewnątrz Niemiec, połączonemi Mittelland - Kanalem drogami wodnemi.

Również otwarty Küsten - Kanal przyczynia się do odciągnięcia ładunków reńskich do portów morskich Niemiec, przedewszystkiem Bremy, która dotąd nie miała dobrej drogi wodnej łączącej ją z dorzeczem Renu. Przemysł reńsko - westfalski otrzymał dogodne połączenie nie tylko z Emden. lecz również z mającą w swem zapleczu kolejowem całe zachodnie i południowe Niemcy Bremą.

Kanał, o długości 60 klm. ma szerokość 27 metrów i głębokość 3,5 metra. Jest on obecnie dostępny dla statków 600-tonowych, śluzy zostały już jednak zgóry zbudowane na statki 1.000-tonowe. Przewiduje się późniejsze poszerzenie kanału do 32 metrów.

NOWY WIELKI PORT W CHINACH.

Rząd chiński zamierza zbudować kosztem 66 mil. dolarów nowy „Wielki Port Wschodu", położony w zatoce Hang - Tszou na południe od Shanghaju. Prace mają być rozłożone na lat piętnaście.

Nowy port ma być lepiej osłonięty od Shanghaju i będzie połączony kolejami żelaznemi z głównemi ośrodkami handlowemi Chin wschodnich.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE WE WRZEŚNIU B. R.

W ciągu września br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.053 statki o łącznej pojemności 1.677.382 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 1.077 o pojemności 1.760.722 t. r. n. W ciągu 3 kwartałów r. b. zawinęło statków 9.427 o łącznej pojemności 15.398.184 t. r. n., co stanowi pewien, aczkolwiek nieznaczny, spadek w porównaniu do tego samego okresu roku poprzedniego, gdy zawinęło statków 9.907 o łącznej pojemności 15.669.603 t. r. n.

W SPORACH NIE ZAWSZE KONOSAMENT MA PRZEWAGĘ NAD UMOWĄ FRACHTOWĄ.

Utarło się zdanie, że w razie sprzeczności pomiędzy konosamentem a umową frachtową miarodajną jest treść konosamentu. Że nie zawsze tak bywa wskazuje następujący ciekawy wypadek:

Statek został zafrachtowany i konosamenty przewidywały, że ładunek zostanie

wydany w pewnym porcie za zapłatą frachtu zgodnie z umową frachtową, której wszystkie warunki zostały wcielone do konosamentu. Statek załadował 4.914 t. towaru i na tą ilość podpisane zostały konosamenty. — Strona odbierająca twierdziła jednakże, że dostarczone zostało tylko 4.759 ton, za które odbiorcy zapłacili fracht, podczas gdy armator zażądał zapłaty różnicy. Odbiorcy odmówili zapłaty, stwierdzając że stosownie do warunków konosamentów fracht miał być płacony według dostarczonej wagi towaru, natomiast armator powoływał się na to, że do konosamentu były wcielone warunki umowy frachtowej, według których fracht miał być płatny za przyjętą wagę. Wobec niemożliwości porozumienia doszło do sprawy sądowej, którą odbiorcy przegrali, płacąc pełny żądany fracht.

Jak wynika z powyższego znalezienie się sprzeczności w konosamencie nie koniecznie ma być tłumaczone na niekorzyść umowy frachtowej, która w danym wypadku przecież żadnej sprzeczności w sobie nie miała.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

SPRAWA PRZEDAWNIENIA WIERZYTELNOŚCI W NIEMCZECH.

Wobec wyrażanych nieraz obaw, czy skutkiem zakazu transferu dewiz z Niemiec, pretensje polskich obywateli, a zwłaszcza wierzytelności kupieckie nie ulegną przedawnieniu, Ambasada R. P. w Berlinie zbadała tę sprawę, zasięgając wyjaśnień w Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung i opinji prawników z następującym rezultatem:

1. Normalny termin przedawnienia pretensyj cywilno - prawnych wynosi 30 lat (§ 195 Allg. Bürgerliches Gesetzbuch). Jest jednak szereg wypadków, w których ustawa przewiduje krótszy termin przedawnienia:

a) Pretensje towarowe i pretensje o dopłatę (Entgeltsforderungen) kupców i przemysłowców przedawniają się w myśl § 196 ust. 1 ABGB w 2 latach. Jeżeli świadczenie nastąpiło na rzecz przedsiębiorstwa przemysłowego dłużnika (a nie tylko np. dla dalszej odsprzedaży), to przedawnienie następuje w przeciągu 4 lat. Przepis ten dotyczy także pretensyj z tytułu prowizji. Stan rzeczy się nie zmienia, jeżeli pretensja została cedowana;

b) Pretensje o odszkodowanie z tytułu czynności niedozwolonej przedawniają się w 3 lata od chwili, w której poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie ponoszącej odpowiedzialność, w każdym razie w 30 latach (§ 852 ABGB).

Ponadto są jeszcze 5-letnie terminy skrócone dla dochodzeń wierzytelności przeciw poprzedniemu właścicielowi w razie sprzedania przedsiębiorstwa handlowego oraz przeciw spólnikowi po rozwiązaniu jawnej spółki handlowej.

2. Ustawodawstwo niemieckie zna — wstrzymanie i przerwę przedawnienia:

a) Wstrzymanie (Hemmung, § 205 ABGB) odnosi ten skutek, że czas trwania tegoż nie wlicza się w czasokres przedawnienia.

Wstrzymanie ma miejsce w szczególności w razie odroczenia (Stundung) wierzytelności, albo jeśli zobowiązany z innego jakiegoś powodu uprawniony jest do odmówienia świadczenia (§ 202).

Za tego rodzaju powód uważany jest przez sądy niemieckie zakaz transferu, zawarty w ustawie o reglamentacji dewiz, jak wynika z oficjalnych wyjaśnień (Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung).

b) Przerwa przedawnienia (Unterbrechung § § 208 — 217 ABGB), powoduje bieg nowego przedawnienia od chwili ustania przerwy. Do wypadków niemożności wypełnienia zobowiązania z powodu zakazu transferu nie stosują się jednak przepisy o przerwie, ale przepisy o wstrzymaniu przedawnienia (j. w.).

3. Ustawa o reglamentacji dewiz z 4-go lutego 1935 r., przewiduje w § 39, że w razie powództwa o świadczenie podlegające obowiązkowi zezwolenia wg. tej ustawy, może być przewód sądowy na wniosek jednej ze stron zawieszony aż do chwili zapadnięcia decyzji urzędu dewizowego wzgl. urzędu nadzoru.

4. Zdeponowanie pieniędzy lub walorów (§ 372 ABGB) w urzędzie dla tego celu przeznaczonym możliwe jest w wypadkach zwłoki z przyjęciem zapłaty ze strony wierzyciela, w razie niepewności co do osoby wierzyciela, oraz wówczas, gdy dłużnik z jakiegokolwiek powodu, leżącego w osobie wierzyciela, nie może się wywiązać ze świadczenia.

5. Możliwe są wypadki, że dłużnik dopuszcza do sporu sądowego, nie wnosi jednak o rozstrzygnięcie władz dewizowych w myśl § 39 ustawy dewizowej, chociaż ma szanse otrzymania przydziału dewiz. Wówczas może wierzyciel w myśl § 8, ust. 2 ustawy dewizowej postawić taki wniosek. Zdarzają się także wypadki, że władze dewizo-

we, nie czekając na wniosek stron, z urzędu zawiadamiały Sąd procesowy, iż zezwolenia dewizowego, po rozstrzygnięciu sporu cywilno - prawnego, udzielą wzgl. nie udzielą.

6. Ambasada starała się specjalnie wyświetlić pozatem stan prawny w takich wypadkach, gdy polski wierzyciel posiada pretensje za dostawy towarów przed 24 września 1934 r. (dzień wejścia w życie „nowego planu") i kiedy zachodzi obawa, że dłużnik niemiecki może stać się niewypłacalnym.

Stanowisko Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung w takich wypadkach jest następujące:

a) jeśli dłużnik niemiecki posiadał Devisenbewilligung (t. j. zezwolenie na ubieganie się o przydział dewiz z repartycji w Banku Rzeszy), wówczas złożenie na „Sperrkonto" udzielane jest bez trudności;
b) jeśli wierzyciel polski, wysyłając towar, działał na zasadzie wiarygodnego, udowodnić się dającego, zapewnienia swego odbiorcy niemieckiego, że na przydział dewiz może liczyć, wówczas Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, po zbadaniu sprawy i przekonaniu się, że wierzyciel polski działał w dobrej wierze, może udzielić zezwolenia na złożenie długu na „Sperrkonto";
c) w wypadkach kiedy wierzyciel polski nie jest w stanie dostarczyć dowodu określonego ad b) lub też kiedy dostawa towaru miała miejsce bez „Devisenbescheinigung" po 24 września 1934, zezwolenia na zdeponowanie długu na „Sperrkonto" udzielane nie będą.

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Berlinie

WYMIANA TOWAROWA UNJI POŁUDN.-AFRYKAŃSKIEJ Z POLSKĄ W I. PÓŁROCZU R. B.

Import z Polski do Unji Południ.-Afrykańskiej wyniósł w l. półr. r. b. Ł. 94.141 czyli 0,3% ogólnego importu (w I. półr. 1934 — Ł. 60.370 tj. 0,2), zaś eksport do Polski Ł. 91.802 tj. 0,3% ogólnego eksportu, a z pominięciem wywozu złota z Unji 0,7% (w I. półr. 1934 — Ł. 95.011 — 0,3%).

Powyższe cyfry pozwalają zatem przedewszystkiem skonstatować, że za pierwszych sześć miesięcy r. b. pozyskaliśmy w obrocie handlowym z Unją dodatnie saldo (Ł. 2.339).

Ten tak wielce dla nas pożądany stan rzeczy, który po raz pierwszy przejawił się w I. kwartale rb. („Informator Eksportowy" Nr. 21/70 z 20. VII. 35), dając nam saldo dodatnie w wysokości Ł. 934, nietylko zdołaliśmy utrzymać, ale ponadto wzmocniliśmy go bardzo znacznie w II-gim kwartale rb., przyczem zakupy nasze w Unji (eksport Unji do Polski), pozostały w roku bież. niemal na poziomie z roku ub., obniżając się zaledwie o Ł. 3.209.

Dalsze pogłębienie wymiany towarowej zależy przedewszystkiem od eksporterów polskich, którzy powinni dołożyć starań, by dostawy wzmóc i utrzymać zwiększającą się systematycznie ilość zapytań o wyroby polskie.

Trzeba zaznaczyć, że zdaniem południowoafrykańskich agentów, kupców etc., nasze fabryki, firmy, lub przemysłowcy indywidualni, momentu zahaczenia nie wyzyskują dostatecznie silnie, energicznie i wyczerpująco: oferty są ujęte często w tonie bardzo powściągliwym i bywają mało zachęcające skutkiem zbyt wysokich cen, lub braku widoków na możliwości ustępstw i chęci dostosowania się do konjunktury, kalkulowane nie w walucie i miarach angielskich i cif porty Unji, wymagające płatności nieodpowiadających ogólnie przyjętym uzansom, wielka powściągliwość w jednoczesnem nadsyłaniu próbek, korespondencja w innych językach niż angielski, zdarzają się wreszcie dość znaczne odchylenia gatunku towarów od zaakceptowanych wzorów i specyfikacji, są to już jednak wypadki coraz rzadsze.

Zaufanie do wyrobów polskich wzrosło w Unji z ostatnim rokiem bardzo poważnie i w mentalności kupieckiej ustala się przekonanie, że mimo — ich zdaniem — pewnej powściągliwości w obsługiwaniu odległych rynków zamorskich, Polska jest poważnym i wartościowym czynnikiem w międzynarodowem życiu handlowem i takie nastawienie pozwala zatem liczyć na powiększanie obrotów.

DOSTAWY RUR ŻELIWNYCH DO MAROKKA.

Stosowane w Marokko rury żeliwne do przewodów wodociągowych są głównie pochodzenia francuskiego.

Rury żeliwne „Pont à Mousson" zdobyły w Marokko pewnego rodzaju monopol. Poza Francją jako kraje eksportujące rury żeliwne, wchodzą dotychczas w rachubę tylko Belgja i Anglja, dostarczając głównie rury budowlane.

Marokko rur żeliwnych nie produkuje, zaś pokrywa swoje zapotrzebowanie z następujących krajów:

	1934 r. ton	1933 r. ton	1932 r. ton
z Francji	3.456	4.670	6.014
Belgji	154	251	209
Anglji	93	660	—
Niemiec	21	27	1
Czechosłowacji	4	2	—
U. S. A.	2	—	—
Inne kraje	1	3	—
Razem	3.731	5.613	6.224

Dane statystyczne wykazują poważne zmniejszanie się importu rur do Marokka, co należy tłumaczyć spadkiem zapotrzebowania tego materjału z powodu zakończenia głównych robót przewidzianych w planie rozbudowy Marokka.

Dostawa rur żeliwnych zwykle jest połączona z jednoczesnem wykonywaniem robót, na co są rozpisywane odnośne przetargi przez Dyrekcję Robót Publicznych, Zarządy Miejskie, Administrację Wojskową, Dyrekcję Kolei Żelaznych, organizacje gospodarcze i t. p. Odbywają się również, chociaż rzadziej przetargi tylko na dostawę samego materjału.

Firmy biorące udział w przetargach, składają odnośne oferty na rury żeliwne znajdujące się w ich posiadaniu lub na podstawie ofert otrzymanych od firm zagranicznych. Udział w tych przetargach biorą prawie wyłącznie firmy marokkańskie.

Przy imporcie rur żeliwnych do Marokka pobiera się, prócz zasadniczego cła 12% ad valorem, dodatkową opłatę w wysokości 0,75 fr. fr. od kwintala brutto.

Ewentualne oferty na rury żeliwne polskiej produkcji winne zawierać wszystkie dane techniczne oraz ceny we frankach francuskich cif port marokkański z podaniem dokładnego czasu trwania transportu.

ZWOLNIENIE NIEKTÓRYCH TOWARÓW OD CŁA PRZY WWOZIE DO PALESTYNY.

Na mocy rozporządzenia Wysokiego Komisarza Palestyny, ogłoszonego dnia 3 października, niżej wymienione towary zostały zwolnione od cła przy wwozie do Palestyny:

1) Meble i urządzenia do użytku „Domów Marynarzy", aprobowanych przez Wysokiego Komisarza,
2) Walce parowe i motorowe do robót drogowych, importowane nawet przez prywatne firmy, zajmujące się konstrukcją dróg,
3) a) Przyrządy do palenia śmieci, walce parowe, pojazdy mechaniczne i pojemniki na odpadki dla celów czyszczenia miast, o ile nie mają być sprzedawane publiczności a mają służyć wyłącznie do użytku samorządów gminnych i terytorjalnych, oraz o ile są przez nie importowane,
   b) części zapasowe dla a) z tem samem zastrzeżeniem,
4) Przyrządy do oświetlenia importowane przez Zarządy Municypalne dla własnego użytku. (Waste pearls (slug).

Ponadto następujące surowce do wyrobu papieru: odpadki papierowe, celuloza, masa drzewna, klej pochodzenia zwierzęcego, kazeina oraz „China clay".

Następujące surowce do wyrobu szkła: bloki ogniotrwałe rozm. najmniej 40×30×30 cm., cegła ogniotrwała, piasek, siarczan sodu. Pokost litograficzny z oleju lnianego, surowe djamenty, odpadki metalowe i stare żelazo, mosiądz, miedź i cyna nadające się tylko do przetapiania, proszek fermentacyjny (moulding powders).

Należy również zwrócić uwagę, że Palestyna nie stosuje ograniczeń kontyngentowych, dewizowych itp. zarządzeń utrudniających obroty z zagranicą.

ZMIANY REGLAMENTACJI PRZYWOZU WE WŁOSZECH.

W Gazzetta Ufficiale z 1 października br. ukazał się dekret ministerjalny wprowadzający pewne zmiany do listy A towarów zakazanych do przywozu i do listy B — towarów importowanych na podstawie kwitów celnych.

Zasadniczo zmiany te polegają jedynie na przeniesieniu pewnych towarów z listy B na listę A, i włączenie niektórych towarów z listy nieobjętej żadnemi zakazami do listy B.

W ten sposób lista A towarów, których import odbywać się może jedynie za zezwoleniem ministerjalnem uzupełniona została towarami:

Poz. tar. wł. celn.	Nazwa towaru
66a	Słód,
670	Jod w stanie sur. i rafinow.
777a	Rośl. leczn. kraj. i ich części.
874	Gramofony i ich części.
924a	Nasiona nieoleiste, łąkowe.

Natomiast na listę B, których import dokonywa się na podstawie kwitów celnych z odnośnego kwartału r. 1934 w granicach procentowych kontyngentów przeniesione zostały niektóre towary z t. zw. listy C, obejmującej te towary, których import aż do odwołania odbywa się bez uzależniania od importu w r. 1934 na podstawie zezwoleń urzędów celnych, a mianowicie:

Poz. tar. wł. celn	Nazwa towaru
121	Mąki nasion nieoleistych, niewymien.
478b	Igły do zastrzyków.
621	Żaluzje zwijalne do okien, drewniane.

Ponadto poz. 66 zastąpiona została poz. 66b — „jęczmień inny", a poz. 924 — pozycją 924b „Nasiona nieoleiste niewymienione".

Równocześnie na podstawie osobnych dekretów ogłoszonych w tejże samej Gazzetta Ufficiale z 1. 10. br. zostały skreślone z listy towarów zakazanych do przywozu metale: miedź, nikiel i cyna oraz ich stopy i złom, gdyż metale te w myśl dekretu z 28 lipca br. stanowią przedmiot Monopolu państwowego. Import ich od 1 października odbywać się może wyłącznie za pośrednictwem Monopo-

lu albo też za pośrednictwem firm, które wykażą się „nulla osta“ wydanem przez Monopol. W związku z tem, import tych metali jako wchodzących w kompetencję Monopolu, zwolniony został od opłaty licencyjnej 3% — ustalonej dekretem z 13 maja br.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

ARGENTYNA. Dekret z 8 sierpnia 1935 r. Nr. 64.961/871, uzupełnia przepisy o imporcie ziemniaków z dnia 12 lipca 1923 roku.

Celem nowego dekretu jest niedopuszczanie na terytorjum Argentyny sadzeniaków, któreby posiadały pewne wady lub ukryte choroby, niemożliwe do rozpoznania przy zwykłych oględzinach towaru. Transporty sadzeniaków, wprowadzone na rynek muszą pochodzić, w myśl tegoż dekretu, z pól będących pod nadzorem oficjalnych instytucyj, powołanych do wykonywania tych czynności. W celu skonstatowania, iż transport sadzeniaków podlegał nadzorowi, na zewnętrznem opakowaniu muszą figurować odpowiednie etykiety z wymienieniem nazwy odmiany płodu lub stemple tej instytucji, która ma pozatem wydać odpowiednie zaświadczenie.

Dekret wszedł w życie z dniem 8 października 1935 roku.

AUSTRALJA. Od dnia 29 sierpnia brytyjskie cło preferencyjne zostało rozciągnięte na wosk pszczelny pochodzący z kolonij brytyjskich.

BELGJA. Cło specjalne na zapałki pochodzące z Z. S. S. R. zostało zniesione z dn. 1 b. m.

Kontyngenty węglowe nie zostały zmienione. Według komunikatów oficjalnych przywóz z Niemiec w okresie zimowym ma odpowiadać rozmiarom przywozu z r. 1934/35. Pewna podwyżka przypada na import z Saary wliczany uprzednio do kontyngentów francuskich.

Import opon samochodowych został ograniczony z dn. 14. 9. 35 i wymaga pozwoleń Min. Spraw Zagranicznych.

BELGIJSKIE POSIADŁOŚCI. — KONGO. Cło na piwo zostało podwyższone z 200 na 225 fr. od hektolitra.

BUŁGARJA. Premje kompensacyjne w zakresie obrotów z Czechosłowacją zostały obniżone z 17—25 proc. do 10—15 proc., co spowodowało wzrost podaży na czechosłowackie towary w ramach wymiany kompensacyjnej.

Narodowy Bank Bułgarski wydał w zakresie wymiany kompensacyjnej nowe przepisy, nakazujące wyraźne wskazywanie przez eksporterów w podaniach kraju, z którego import ma być dokonany. Przy wnioskach o prolongatę tranzakcji kompensacyjnej Bank będzie szczegółowo badać powody nieprzeprowadzenia tranzakcji w pierwotnym terminie. Pozatem przed udzieleniem pozwolenia na zawarcie tranzakcji Bank będzie stwierdzać, czy dana firma ma możność istotnego przeprowadzenia tranzakcji.

CHINY. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie clenia preszpanu w arkuszach oraz podobnego prasowanego materjału z papieru, także w arkuszach.

CZECHOSŁOWACJA. Przy towarach podlegających systemowi pozwoleń przywozu należy składać oryginał pozwolenia przy staraniu się o przydział dewiz. Według ostatnich zarządzeń Banku Narodowego — w wypadku, gdy pozwolenie obejmuje kilka partyj importowanego towaru, wystarczy do uzyskania pozwolenia o przydział dewiz przedłożenie oryginału kwitu celnego oraz numer pozwolenia przywozowego, o ile min. handlu nie wystawiło kopij pozwolenia.

EGIPT. W dniu 29 bm. weszły w życie zmiany taryfy celnej, dotyczące między innemi cynku i bieli cynkowej, chemikalji rolniczych, lekarstw, niektórych drzew, tkanin oraz papieru do listów.

ESTONJA. W dzienniku Ustaw z 1 października 1935 r. ogłoszono dalszą listę towarów, które podlegają przy wwozie systemowi licencyjnemu. Skład jej jest następujący:

Osobno niewymienione zboża z wyjątkiem żyta, pszenicy, jęczmienia, owsa, wyki i peluszki, mąka pszenna, a także kasza „manna“, mąka jęczmienna, owsiana i kukurydziana; owoce i jagody, rodzynki i figi; tytoń, cukier, sól kuchenna, mleko, śmietana, masło, wyroby imitujące masło, jaja.

Nawozy sztuczne, skóry garbowane, skóry chromowe, bronzowane, skóry podeszwowe, skóry sztuczne z odpadków skórzanych, skóra zajęcza i królicza, jak również imitacje, pasy maszynowe.

Nasiona lnu i tytoniu, nasiona kapusty i buraków, nasiona traw i drzew, butelki i wyroby szklane oprócz szkła taflowego. Węgiel kamienny, koks, nafta, fotogen, benzyna, mieszanki benzynowe i benzolowe, obrobiony kauczuk i gutaperka, siarka, saponit, proszek octowy, aceton, kwas octowy, spirytus drzewny, formalina, puder, szminki i kosmetyki, mydło, biel ołowiana, farby syntetyczne, podkowy i łańcuchy, nity, kotły, radjatory, śruby drewniane, mutry, hufnale, drut kolczasty, ręczna broń palna i sprzęt do niej, materjały wybuchowe.

Kosy, maszyny parowe i turbiny, maszyny rolnicze oraz inne maszyny jak również ich części, traktory, motocykle, samochody, zdjęcia filmowe, bawełna, len, wełna, przędza bawełniana do szycia, przędza ze sztucznego jedwabiu, przędza wełniana, materjały bawełniane, jedwabne i ze sztucznego jedwabiu, wełniane, guziki oraz wszelka manufaktura.

Nastąpiły zmiany celne dotyczące ryb i kawioru, włosia i szczeciny, tłuszczy zwierz., wyrobów ze skóry, wyrobów z bursztynu, celuloidu, sztucznego rogu itp. oraz tychże materjałów, wyr. szklanych, przerobionego kauczuku i gutaperki, niektórych narzędzi, wyrobów zegarmistrzowskich, samochodów, części rowerowych i motocyklowych oraz tektury i innych wyrobów z papieru. Zmiany weszły w życie 1. bm.

FRANCJA. Okólnik Generalnej Dyrekcji Ceł z 25 ub. m. rozstrzyga sprawę pobierania dodatku wyrównawczego walutowego od suszonych i solonych jelit.

Od 1. b. m. zostały ustalone nowe przeciętne ceny masy papierowej, służące za podstawę do obliczenia podatku obrotowego przy wwozie.

Dekret ogłoszony 11 ub. m. rozszerza system zezwoleń przywozowych na kilka nowych rodzajów nawozów sztucznych (z pozycyj 0379 i 011/012).

Dekret ogłoszony 12 ub. m. wprowadza zwyżkę cła na siarczan odługowany.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — MADAGASKAR. Wprowadzono w życie szereg dekretów francuskich dotyczących znakowania towarów.

HOLANDJA. Ministerjum Skarbu ogłosiło wyjaśnienie w sprawie clenia żelaza.

INDJE BRYTYJSKIE. Obwieszczenie z 24 sierpnia wprowadza zmiany w podstawie obliczeniowej cła na świece zapałowe.

INDJE HOLENDERSKIE. Rozporządzenie ogłoszone 30 sierpnia br. poddaje ograniczeniom kontyngentowym przywóz bawełnianych nici do szycia.

IRLANDJA. Części karoserji zostały poddane ograniczeniom przywozowym począwszy od 5 b. m.

Rozporządzenie z 4. b. m. ustala i rozszerza cła na skórę.

NIEMCY. Zaostrzone zostały przepisy co do niezwłocznego przekazywania dewiz uprawnionym bankom Rzeszy w ramach dokonywanych tranzakcyj kompensacyjnych.

Z dniem 14 ub. m. przestały obowiązywać stawki t. zw. traktatowe przyznane wzajemnie w układzie kompensacyjnym z Polską.

NORWEGJA. Od dnia 4 b. m. przywóz kawy wymaga zezwolenia.

PALESTYNA. Dnia 6 ub. m. zostały ogłoszone zmiany celne, dotyczące perfumerji, herbaty i cukru.

W Dzienniku Urzędowym z 18 lipca br. ukazały się przepisy o przywozie whisky i drobiu.

Dnia 14 ub. m. ukazało się rozporządzenie zawierające przepisy o warunkach. jakie, muszą być zachowane przy wwozie ziemniaków.

EL SALVADOR. Dziennik Urzędowy z 28 sierpnia ogłasza dekret zmieniający ewaluację szeregu przedmiotów codziennego użytku, jak atrament, papier, różne przyrządy domowe etc.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się przepisy dotyczące znakowania między innemi biżuterji srebrnej i jaj.

Komisarz Celny wydał decyzję w sprawie clenia rękawiczek z tkanin.

W myśl zmienionej taryfikacji łańcuchy do rowerów opłacać będą 40 proc. ad val. zamiast dotychczasowych 30 proc.

Administracja Ceł wydała wyjaśnienie w sprawie znakowania szklanek i kieliszków do wina i wody.

SYRJA — LIBAN. Wwóz tłuszczów roślinnych i zwierzęcych został nowo uregulowany rozporządzeniem z 22 sierpnia.

Maszyny pończosznicze mogą być wwożone wyłącznie za zezwoleniem w myśl rozporządzenia z 3 września r. b.

SZWAJCARJA. Rozporządzenia z 12 września wprowadzają zmiany celne dotyczące pozycyj 78, 524, 593ab. 597ab, 609, 793. 801 i 861.

Według informacyj prasowych wwóz konserw z drobiu będzie mógł się dokonywać tylko na podstawie zezwolenia przywozowego. Odnośne rozporządzenie zostało już wydane przez Departament Gospodarstwa Narodowego.

TUNIS. Weszły w życie dekrety i rozporządzenia francuskie, dotyczące zmiany poz. 173 bis (napoje rodzynkowe), poz. 199 bis (parafiny) oraz wprowadzenie taryfy minimalnej na towary niemieckie.

Od 1 września br. obowiązują ograniczenia kontyngentowe dla wwozu cementu.

TURCJA. Zniżki cła na papier i butelki zostały cofnięte.

URUGWAJ. Art. 163 w sekcji „Środki farmaceutyczne etc." taryfy urugwajskiej został zmieniony dekretem z 26 lipca.

Drut aluminjowy służący do wyrobu nitów został włączony do sekcji „Surowce" postanowieniem z 7 sierpnia.

WĘGRY. Z informacyj prasy węgierskiej wynika, że Węgierski Bank Narodowy zamierza przeprowadzić w porozumieniu z resortami ministerjalnemi zasadniczą zmianę przepisów dewizowych. Wszelkie pozwolenia importowe będą wydawane w miarę istniejącego zapasu walut i w miarę możliwości płatniczych. W ten sposób nastąpiłoby wydatne zaostrzenie przepisów importowych, zwłaszcza w stosunku do krajów nieposiadających z Węgrami umów rozrachunkowych.

Rozporządzenie ogłoszone 6. b. m. zwalnia czasowo od cła melasę, nieprzeznaczoną na paszę.

Rozporządzenie ogłoszone 10 ub. m. rozszerza znacznie listę towarów, których wwóz wymaga zezwolenia. Między innemi rozporządzenie obejmuje: groch, chmiel, drożdże, cukier, niektóre drzewa i wyroby drewniane, różne chemikalja, farby oraz perfumerję.

WŁOCHY. Kontyngent olejów palnych został pod pewnemi warunkami podwyższony o 10 proc. na drugie półrocze br.

Według zarządzenia z 3. 10. 35 (ogł. 8. 10. 35) przywóz banknotów włoskich z zagranicy został zakazany. Osoby zamieszkałe we Włoszech lub posiadłościach włoskich mogą przy powrocie z zagranicy przywieźć sumy nie wyższe niż 2.000 lirów, wywiezione zagranicę przed 15. 12. 1934. Osoby zamieszkałe zagranicą upoważnione są do przywiezienia sum nieprzekraczających 2.000 lirów.

Z dniem 1. b. m. aż do dnia 31 grudnia 1937 roku zostały zwolnione od cła specyficznego i cła od wartości mieszaniny proszku fungstenu, kobaltu. karbonium i tytanu.

Poczynając od 1. b. m. powyższone zostały stawki podatku obrotowego od olejów mineralnych oraz pochodnych z nich destylacji, używanych jako materjał pędny.

Także w dniu 1. b. m. weszły w życie zmiany taryfy dotyczące: gumowych rękawiczek, filcu, zamków (poz. 389), szkła i kryształów.

Wwóz roślin leczniczych został uzależniony, poczynając od 1. b. m. od zezwolenia Ministerstwa Finansów.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na kosze do pakowania kartofli i do pakowania kapusty. 22893/49/Sz.

Firma w Albanji poszukuje dostawców wszelkiego rodzaju wyrobów farmaceutycznych. 26728/21/Sz.

Polak zamieszkały w Albanji interesuje się zakupem wszelkiego rodzaju artykułów gumowych. Bliższe informacje w P. I. E. 24535/3D/Sz.

Firma belgijska poszukuje dostawców nowoczesnych mebli oraz materjałów na meble, jednokolorowe, drukowane lub tkane 26799/21/Sz.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem w Polsce tanich wyrobów celuloidowych. 26371/56/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów drzewnych malowanych, jak np. zabawki. 26662/54/Sz.

Firmy polskie zainteresowane w wywozie pilników stalowych od najmniejszych do największych, zechcą nawiązać kontakt z P. I. E. P/24559/44/Ro.

Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z polskim producentem - eksporterem łączników lano-kutych dla rur gazowych. P/25604/44/Ro.

Firmy zainteresowane w eksporcie pendzli i szczotek zwyczajnych wszelkich rodzaji, zechcą nawiązać kontakt z P. I. E. P/25863/21/Ro.

Firma szwedzka interesuje się importem ubrań, płaszczy itp. w pierwszorzędnym i średnim gatunku. P/26011/64/M.

Firma marokkańska interesuje się importem odpadków skórzanych przy wyrobie obuwia, safjanów, siodeł, ekwipunku wojskowego, rzemieni, skór używanych, pochodzących z siodlarstwa, ekwipunków wojskowych, poduszek wagonowych itp., a również tanich skór, flankowych, z karków, łbów i łap. P/26627/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W OPŁATACH STEMPLOWYCH, OBCIĄŻAJĄCYCH HANDEL ZAGRANICZNY ORAZ PRZEWÓZ KOLEJOWY.

W dniu 26. 10. rb. weszły w życie 2 rozporządzenia Min. Skarbu z dnia 7. 10. 1935 r., ogłoszone w Nr. 78 „Dz. Ust. R. P." (poz.:486 i 487), a mianowicie: 1) o ulgach w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego, i 2) o opłatach stemplowych od weksli.

Pierwsze z tych rozporządzeń rozszerza ulgi w opłatach stemplowych na 2 dalsze grupy czynności handlowych, a mianowicie: na pisma, sporządzane w związku z czynnościami przedsiębiorstw składowych, posiadających składy w portach polskiego obszaru celnego, oraz na niektóre kolejowe listy przewozowe.

Zwalnia ono zatem od opłaty: a) pisma, stwierdzające zawarcie umowy o przechowanie w składzie, znajdującym się w porcie polskiego obszaru celnego: b) pisma, stwierdzające należność przedsiębiorcy składowego (rachunki i t. p.) za przewóz ze składu i do składu, lecz tylko na obszarze portu: do należności „za przewóz" można zaliczyć także należność „za przeładunek", gdyż łączy się on bezpośrednio z przewozem; c) pisma, stwierdzające uiszczenie należności (pokwitowania): 1) z tytułu składowego, 2) z tytułu zwrotu wydatków i kosztów, wiążących się z umową o przechowanie, 3) z tytułu zaliczek, udzielonych składającemu, 4) z tytułu przewoźnego, o którem była mowa w punkcie b. Do należności z tytułu składowego należą — prócz należności za samo przechowanie — także należności za inne czynności, wynikające z umowy o przechowanie (z regulaminu), a w braku umowy co do sposobu przechowywania — ze zwyczaju lub z natury rzeczy przechowywanej np. za liczenie, ważenie, odwracanie skrzyń, za ochładzanie. Do „wydatków i kosztów można zaliczyć np. przewoźne kolejowe, składowe kolejowe, postojowe na kolei, opłatę za ekspertyzę, wydatki na ubezpieczenie, opłaty brzegowe, statystyczne, manipulacyjne, opłaty na rzecz F. O. M.

Rozporządzenie nie zawiera specjalnego przepisu, zwalniającego „rachunki" na należności, wymienione w punkcie c, ponieważ rachunki, stwierdzające takie należności, wogóle opłacie stemplowej nie podlegają.

Omawiane rozporządzenie zwalnia dalej od opłaty stemplowej kolejowe dokumenty przewozowe komunikacji międzynarodowej, tyczące się przesyłek: bądź wysyłanych z jednej z 4 stacyj portowych w Gdyni (Gdynia —Port Centralny, Gdynia — Port Północny, Gdynia — Port Południowy i Gdynia — Port Wolna Strefa) bezpośrednio do stacyj kolejowych zagranicznych, bądź wysyłanych ze stacyj kolejowych zagranicznych bezpośrednio do jednej z wymienionych wyżej stacyj portu gdyńskiego. Ponieważ zwolnione być mają tylko przewozy tranzytowe, przeto rozporządzenie przewiduje, że P. K. P. zażąda opłaty stemplowej od takiego dokumentu przewozowego wtedy, gdy zażąda jednocześnie uregulowania różnicy między zastosowanem faktycznie przewoźnem ulgowem a przewoźnem normalnem w razie stwierdzenia, że przesyłka nie ma prawa korzystania z taryfy ulgowej.

Drugie rozporządzenie zawiera dalsze rozwinięcie ulg w opłatach stemplowych od weksli, wystawianych w związku z eksportem. Zwolnienia od opłat stemplowych weksli przedstawiają się obecnie następująco:

Z mocy art. 122 ustawy o opłatach stemplowych w jego brzmieniu, ogłoszonem w Nr. 64 „Dz. Ust. R. P." (poz. 404), obowiązującem od dnia 16. 4. 1935 r., wolne są od opłaty:

a) weksel własny wystawiony bądź w Polsce bądź zagranicą, płatny zagranicą, jeżeli wystawca ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą;

b) weksel trasowany, wystawiony bądź w Polsce, bądź zagranicą, płatny zagranicą, jeżeli trasat ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą; weksel, wymieniony pod a lub b, traci jednak uwolnienie, gdy w Polsce nastąpiła zapłata, choćby częściowa, albo gdy przed sąd polski wytoczono skargę o pretensję z takiego weksla;

c) weksel trasowany, wystawiony zagranicą, jeżeli wystawca ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą, a trasat wykonywa w Polsce czynności bankowe.

Obecne zaś rozporządzenie zwalnia ponadto:

d) weksel trasowany, całkowicie wypełniony, wystawiony bądź w Polsce bądź zagranicą, płatny (bądź w Polsce, bądź zagranicą) na własne zlecenie wystawcy, jeżeli trasatem jest bank państwowy lub przedsiębiorstwo bankowe, zorganizowane w formie spółki akcyjnej.

Dalszemi warunkami uwolnienia, które weksel taki wiążą wyłącznie z eksportem jest warunek, by: 1) w tekście wekslu znajdowała się informacja następująca: „weksel, sporządzony na podstawie załączonego odpisu dokumentu przewozowego" (lub „załączonych . . . . . . odpisów dokumentów przewozowych" — w miejscu wykropkowanem należy wymienić ilość odpisów), „stwierdzającego (ych) wywóz . . . . ." (ilość i rodzaj towaru) „z Polski do . . . ." (kraj przeznaczenia);2) do wekslu były dołączone wszelkie odpisy, wymienione w powyższej informacji, zaświadczone przez trasata; wreszcie 3) weksel ma być zapisany przez trasata do „rejestru weksli, wolnych od opłaty" i ma zawierać przepisaną klauzulę o zapisaniu do rejestru.

Omawiane rozporządzenie zawiera dalej obowiązujące trasata przepisy o sposobie prowadzenia rejestru oraz przepisy, co ma uczynić trasat, gdy weksel utraci uwolnienie; weksel traci zaś uwolnienie, gdy: 1) w ciągu miesiąca od daty wystawienia weksel nie został przyjęty przez trasata, 2) trasat otrzymał wiadomość, że towar, którego dotyczy dokument przewozowy, wymieniony w wekslu, nie zostanie wywieziony z Polski.

Jasne jest, że polski eksporter, sprzedając towar na kredyt, wybierze taką z powyższych 4 form — formę wekslu, wolnego od opłaty, jaka jest dla niego — ze względu na rodzaj tranzakcji — najwygodniejsza; a zatem formę czwartą, obciążoną dodatkowemi formalnościami, wybierze dopiero wówczas, gdy żadna z 3 form wekslu, nieobciążonych formalnościami, nie może być użyta. Zdarzy się zaś to wówczas, gdy eksporter posiadający kredyt akceptacyjny w polskiej instytucji bankowej pragnie szybko upłynnić swoją należność z eksportu i weksel zaopatrzony w akcept tej instytucji, zechce zdyskontować np. w Banku Polskim.

Oto podział połowów przybrzeżnych w miesiącu październiku na poszczególne gatunki w kg, (wartość w złotych za jeden kg podano w nawiasach) troć: 150 kg, 66 sztuk, (4,00), płastugi: stornia: 64,640 kg (0,40), zimnica: 5.550 (0,25), gładzica: 2.670 (0,40), skarp: (0,50), śledziki: 65.660 (0,35), szproty: 50.190 (0,55), węgorze: 27.880 (2,40), wątłusze-dorsze: 26.140 (0,25), węgorzyce: 2.300 (0,40), szczupaki: 3.660 (1,20), okonie: 1.830 (0,50), płocie: 500 (0,40), certy: 1.250 (0,40).

Z poszczególnych miejscowości najwięcej złowili rybacy z Helu: 121.920 kg o wartości 55.870 zł, Gdynia miała: 49.640 kg — 20.273 zł, miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 54.590 kg — 63.519 zł, od Chłapowa do Karwi 13.400 kg — 10 371 zł, od Pucka do Obłuża: 18.630 kg — 12.719 zł.

Największym odbiorcą ryb okazały się wędzarnie na wybrzeżu, zakupując 117.004 kg ryb (szproty, śledziki, węgorze, dorsze, płastugi) o wartości 77.682 zł. Na rynku miejscowym sprzedano: 103.008 kg wartości 70.481 zł. Do Gdańska wywieziono: 38.168 kg o wartości 14.589 zł.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIE RADIOTELEFONICZNE POMIĘDZY POLSKĄ A INDJAMI HOLENDERSKIEMI.

Poczynając z dniem 1 października b. r. taryfa komunikacji radiotelefonicznej pomiędzy Holandją a Indjami Holenderskiemi uległa poważnemu obniżeniu.

Połączenia radiotelefoniczne bezpośrednio mają być uskutecznione pomiędzy wszystkiemi państwami Europy a wyspami Sumatrą, Jawą (północna część wyspy), Madurą jak również z Makasserem na wyspie Celebes.

Koszt 3 minutowej rozmowy pomiędzy Polską a Indjami Holenderskiemi wynosi 85 franków złotych, za każdą następną minutę rozmowy pobiera się opłatę w wysokości ⅓ powyższej sumy. Dla zdania sobie sprawy z wysokości ostatnio dokonanej zniżki zaznaczyć należy, że do 1 października rozmowa 3 minutowa kosztowała 126 franków złotych.

Połączenia telefoniczne z Indjami Holenderskiemi uzyskać można w czasie od godziny 8 do 14,30 w lecie, i od godz. 9 do 15,30 w zimie według czasu Greenwich.

W związku z wzrastającem zainteresowaniem w sferach gospodarczych Polski tym wynikiem spodziewać się należy, że możność bezpośredniego porozumiewania się z nim w drodze radiotelefonicznej będzie wykorzystana dla celów handlowych.

ZMIANA TARYFY NA KOLEJACH FRANCUSKICH.

W dniu 1 października rb. weszła w życie na kolejach francusk. nowa taryfa osobowa, która uprościła i ujednostajniła w sposób radykalny dotychczasowe przepisy. Cena przejazdu jednego kilometra wynosi według nowej taryfy 0,45 franka w klasie 1-szej

0,30 franka w kl. 2-ej i 0,20 franka w kl. 3-ej, przyczem w dalszym ciągu nie pobiera się żadnych dopłat za użycie pociągów pośpiesznych co ma miejsce w większości krajów europejskich.

Bilety powrotne, sprzedawane przez wszystkie stacje kolejowe francuskie, i ważne od kilku do kilkunastu dni, zależnie od odległości, dają pasażerom zniżkę 25% w klasie pierwszej oraz 20% w klasach drugiej i trzeciej.

Ważność tych biletów może być w pewnych wypadkach przedłużona (z okazji Targów, Wystaw, Świąt) i wynosi np. w okresie Świąt Bożego Narodzenia dla wszystkich odległości dni 18, od 20 grudnia do 6-go stycznia.

Dla uprzystępnienia wyjazdów do miejscowości kuracyjnych, zdrojowisk, stacyj sportów letnich i zimowych — koleje francuskie udzielają w odpowiednich porach roku zniżki wynoszące w klasie pierwszej 25%, w klasach: drugiej i trzeciej — 20%. Zniżkowe bilety powrotne ważne są 40 dni, przyczem droga powrotna może prowadzić inną trasą.

Bilety okrężne, interesujące specjalnie turystów zagranicznych, pozwalają korzystać z takich samych zniżek, przyczem pod pewnemi warunkami, przekroczenie granicy w drodze powrotnej może mieć miejsce w innym punkcie granicznym niż przy wjeździe do Francji. Oprócz tego, grupy wycieczkowe, obejmujące conajmniej 10 osób, korzystają obecnie z 50% zniżki (dawniej 30 proc), a ważność biletów dla wycieczek zagranicznych wynosi 40 dni.

Do kalkulacji cen biletów rodzinnych wprowadzono zasadę, że przy dwóch członkach rodziny płacących pełny bilet, pozostali członkowie płacą tylko czwartą część biletu normalnego.

WYSTAWY I TARGI

POKAZ TOWARÓW POLSKICH W CLEVELAND.

Polskie Towarzystwo Handlu kompensacyjnego powzięło inicjatywę zorganizowania w Cleveland w związku z wyznaczeniem tam na dzień 19 kwietnia 1936 roku Zjazdu kupiectwa polskiego, pokazów towarów polskich

Towarzystwo to kompletuje wzory i dąży do zwiększenia zarówno ilości eksponatów, jak i przeprowadzenia gruntownych studjów nad cenami eksportowemi. W związku z przeprowadzonemi badaniami Towarzystwo zauważyło, że eksporterzy podają ceny bardzo wysokie, częstokroć uniemożliwiające sprzedaż towaru w Ameryce. Jest niejasnem czy podają ceny nieścisłe w obawie przed konkurencją, czy też poprostu jest to brak zrozumienia własnego interesu. Tymczasem koniecznem jest dostosowanie cen do warunków rynku amerykańskiego.

Pozatem nie wszystkie firmy zaproszone przez Towarzystwo do wzięcia udziału w pokazie, przesłały swoje wyroby.

Konsulat Polski w Pittsburgh'u zwrócił uwagę w wyżej cytowanym liście, że:

byłoby pożądane nadesłanie eksponatów ręcznych koronek i haftów (kapy, firanki), wyrobów lnianych. a szczególnie obrusów i serwet, ozdobnych przedmiotów z porcelany i szkła, gotowych włóczek i nici do robót szydełkowych, oraz wyrobów bursztynowych.

Amerykańsko - Polska Izba Handlowo - Przemysłowa w Nowym Jorku poinformowała Towarzystwo o możliwościach zbytu artykułów spożywczych za pośrednictwem polskich hurtowni. Specjalny nacisk Izba kładzie na konserwy rybne, a zwłaszcza podkreśla zainteresowanie się tamtejszych kupców polskiemi śledziami.

Byłoby pożądanem, aby zainteresowane firmy, wzięły udział w pokazie, zwłaszcza, że według posiadanych przez Izbę informacyj, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w najbliższym czasie będzie organizować podobne stałe pokazy wzorów przy wszystkich placówkach konsularnych R. P. — Wspomniane Towarzystwo po Zjeździe w Cleveland przeznacza skompletowane i przewiezione własnym kosztem wzory do jednego z Konsulatów R. P. w Stanach Zjednoczonych.

W celu uzgodnienia przygotowań Towarzystwa z organizatorami Zjazdu Kupiectwa Polskiego w dniu 4 listopada b. r. wyjechał do Ameryki z ramienia Towarzystwa, pan Karol Herse, zabierając ze sobą część posiadanych i już opracowanych próbek. P. Herse po porozumieniu się z amerykańskimi importerami prześle kontrwzory produkcji amerykańskiej, lub też innych krajów, mających już ustalony zbyt na terenie USA., w celu dostosowania naszej produkcji do wymagań tamtejszego rynku. Jest to jedyny sposób wejścia na rynek amerykański i stosują go wszystkie państwa, mające już wyrobione stanowisko na rynku amerykańskim.

Jednocześnie zwrócić należy uwagę na sprawę drobnych przesyłek do U. S. A. Nie każdy towar znajduje odrazu chętnych nabywców i często firmy importowe zmuszone są zakupywać drobne ilości towaru w celach pionierskich, aby można było bez wielkiego ryzyka gotówkowego przyzwyczajać stopniowo klientelę do produktów polskich. — Tymczasem, polskie stawki kolejowe na

drobnicę, jak również opłaty pocztowe są wygórowane. Federacja Polskich Kupców w Ohio i Północnej Pensylvanji podała Towarzystwu następujące uwagi:

„widzimy nieraz w lokalnym urzędzie celnym po 100 i więcej paczek pocztowych 10 lub 20-to kilogramowych, nadesłanych z Czechosłowacji lub Niemiec, czy też z Francji przez jedną firmę do jednego odbiorcy. Powiada taki odbiorca, że przy sprowadzaniu niektórych towarów w ilości mniejszej niż 500 kg. taniej mu wyniesie przesyłka pocztą, niż frachtem. I z Polski pierwsi importerzy drobni w latach 1929 i 1930 potrafili pocztą sprowadzać czekoladki i karmelki i taniej ich przesyłka kosztowała, niż frachtem. Dziś mówią, że jest to niemożliwem, bo poczta polska podniosła coś trzykrotnie taryfę. Tak samo jest z taryfą kolejową. — Szczęśliwy ten, który towar sprowadza z Pomorza, a jeśli mu przyjdzie sprowadzać ceramikę z Huculszczyzny, albo wódki Baczewskiego ze Lwowa, nie może towaru skalkulować, bo miał szalone koszta przewozu koleją do Gdyni. Przecież i w jednym i drugim wypadku powinny być jakieś ulgi pocztowo - kolejowe dla eksporterów, względnie dla importerów".

W związku z opracowywaniem przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych uwag do nowej taryfy przewozowej, spodziewać się należy, że wskazówki Kupców Amerykańskich wzięte będą pod uwagę.

O rozwoju tej akcji Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego Izba będzie podawała informacje na tem miejscu w miarę ich odbioru.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA POMORSKIM RYNKU ZBOŻOWYM W PAŹDZIERNIKU BR.

Na pomorskim rynku zbożowym spadek cen, który nastąpił w ostatniej dekadzie września w związku ze zbliżaniem się terminu płatności raty oddłużeniowej, został zahamowany już w pierwszych dniach okresu sprawozdawczego. Na skutek niedostatecznej podaży, ceny zbóż zaczęły się podnosić. Tendencja zwyżkowa utrzymywała się przy pszenicy i owsie do końca miesiąca, przyczem ceny podniosły się o około 1 zł na 100 kg. Przy życie i jęczmieniu tendencja zwyżkowa uległa zahamowaniu przy końcu pierwszej dekady, przyczem ceny żyta ustabilizowały się na poziomie 13.37 zł., tj. na poziomie o 50 gr. wyższym, niż w ub. miesiącu, natomiast ceny jęczmienia zaczęły spadać i obniżyły się w ciągu II-giej i III-ciej dekady o około 1 zł. na 100 kg. Podaż zbóż w porównaniu z analogicznym okresem roku ub. była znacznie mniejsza, co przypisać należy zawieszeniu wymagalności części długów rolniczych i większemu wykorzystaniu kredytów pod zastaw ziemiopłodów, niż w roku ubiegłym.

Inne ziemiopłody kształtowały się analogicznie do cen zbóż. Na rynku ziemniaczanym zaznaczyła się na skutek wiadomości o złych zbiorach w woj. zachodnich wyraźna tendencja zwyżkowa.

Na rynku produktów hodowlanych tendencja stosunkowo niedużej zniżki cen bydła z poprzedniego miesiąca utrzymywała się z wyjątkiem cen cieląt do końca okresu sprawozdawczego. Ceny trzody chlewnej podnosiły się w ciągu drugiej dekady miesiąca o ca 10,— zł. na kwintalu ż. w. W trzeciej dekadzie zaczęły one znowu opadać i obniżyły się poniżej poziomu cen notowanych we wrześniu.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW JAJCZARSKICH I MLECZARSKICH.

według danych za czas od 20. 10. 1935 r. — 26. 10. 1935 r. — (Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu). —

Masło. — Zmiana sytuacji przedstawiona przez nas w poprzednim komunikacie, przyjęła w bieżącym okresie sprawozdawczym konkretne formy. Po niebywałej od dawna haussie na rynku angielskim, kiedy to ceny z tygodnia na tydzień zwyżkowały o kilka szylingów per. cwt, nastąpić musiała reakcja, spowodowana zarówno stanowiskiem konsumenta, jak i spekulacji, która obecnie przystąpiła do likwidacji zapasów, przed zdecydowaniem się na nowe zakupy. To też sprzedaże świeżych dostaw odbywały się po bardzo niejednolitych cenach, które według ostatnich wiadomości otrzymanych z Londynu, wahają się od 106-110 sh per. cwt. landet London. Poziom tych notowań stanowi w stosunku do poprzednio uzyskiwanych cen, zniżkę o 7-11 sh per cwt. — Informacje o obecnem załamaniu rynku angielskiego nie pozostały bez wpływu na rynkach podaży. Kopenhaga notowała w dn. 24 ub. m. już tylko 230.— koron (minus 16 koron) za 100 kg., przy tendencji utrzymanej, którą zresztą notuje również Londyn.

Rynek krajowy został zdesorjentowany. Z wszystkich terenów nadchodzą wiadomości o znacznej zniżce cen. Poznań notuje od dnia 22. 10. 35. zł. 3.— do 2.80 za kg. w uzależnieniu od gatunku. — Pod koniec tygodnia obniżona została również cena półhurtu i detalu o 20 gr. za kg., a więc na zł. 3.40 w półhurcie, na zł. 3.60 w detalu za I. — gatunek.

Jajka. — Dostawy świeżego towaru bardzo słabe, wskutek czego ceny w dalszym ciągu zwyżkują. Za towar prześwietlony płacono w dn. 25 ub. m. zł. 130.— za skrzynię 24 kopową. W Poznaniu notowano w drobnym hurcie: jaja świeże zł. 1.40, jaja gwarantowanej świeżości zł. 1.55 za mendel.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W PAŹDZIERNIKU.

Nasze połowy przybrzeżne stoją wciąż pod znakiem ujemnym i o ile następuje pewna poprawa, jak we wrześniu b. r., to okazuje się ona nietrwała, przemijająca, natomiast trwałą okazuje się tendencja skąpych połowów, która zarysowała się już od kwietnia.

Ogółem w październiku połowy przybrzeżne dały 258.180 kg. ryb morskich, o wartości 162.752 zł., co jest mniej aniżeli w październiku ub. roku o 206 tys. kg. ilościowo i o 45 tys. złotych co do wartości. Nie dopisały drogie węgorze w pełni swego sezonu, (bez znacznego podniesienia cen), jak również brakło sezonowych ławic śledzików, szproty pokazały się też w małej ilości.

Niejednokrotnie już wskazywano na to, że równolegle się odbywające połowy na morzu Północnem przedsiębiorstwa „Mewa" dają niewspółmiernie większe wyniki na głowę rybaka. Wobec paruset rybaków „Mewy", z których połowów dowieziono do Gdyni w październiku 810.200 kg. świeżych śledzi o wartości 405.100 zł. — półtora tysiąca naszych rybaków w połowach przybrzeżnych złowiło przeszło trzykroć mniej ryby, o wartości również o 40 proc. mniejszej.

W związku z tem coraz więcej zjednuje sobie zwolenników hasło aktywnych połowów, które można przeciwstawić biernym połowom przybrzeżnym. Wszak i w naszem rybołóstwie przybrzeżnem coraz większe znaczenie mają połowy masowe, aktywne, ciągnionym włókiem. Trzeba jednak przyznać, że braki organizacji i propagandy konsumcji ryb morskich w kraju hamują to nastawienie na masowy połów szprotów, dorszy i flądер.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Całkowite obroty portu rybackiego Gdyni w październiku wyniosły 3.090 ton ryb morskich. Z ilości tej przypada na własne połowy przybrzeżne: 49 ton, na dowiezione z Holandji z polskich połowów na Morzu Północnem śledzi solonych 8.102 kantjes (beczek morskich) o wadze brutto 1.216 ton Na import zaś: z Holandji śledzi solonych: 1.125/1 i 30/2 o wadze brutto 184 ton, z Anglji szkockich solonych 2.383/1 i 554/2 o wadze brutto 346 ton, z Islandji matjesów solonych 412/1 i 533/2 o wadze brutto 108 ton, z Norwegji śledzi solonych 3.118/1 i 380/2 o wadze brutto 529 ton, z Norwegji: śledzie zamrożone 1.000 skrzyń o wadze brutto 60 ton, z Norwegji makreli zamrożonych 62 skrzyń 3 tony, tranu 10 beczek 1 tona, mączki rybnej 100 worków: 10 ton, konserw rybnych 1 tona. Śledzi świeżych w lodzie z Anglji: 5.302 skrzyń o wadze 583 ton.

Razem przypada na import 1.825 ton, a na polskie połowy 1.265 ton. Ogółem było statków 20 w porcie rybackim z towarem rybnym, z czego przypada 6 statków na polską linję żeglugową, 2 statki były zafrachtowane przez „Mewę", a 12 statków obcych przywiozło śledzie importowane, z których jeden do Austrji (ze śledzikami polskich połowów), i 6 do Gdańska.

KRONIKA.

— **GŁĘBSZE ZNACZENIE STRAJKU BEDNARZY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Z końcem ubiegłego tygodnia zastrajkowało trzydziestu bednarzy, zatrudnionych w porcie rybackim w firmie „PILAK — Małopolska S. A. dla Przemysłu Naftowego i Drzewnego" przy wyrobie beczek śledziowych. Bednarze wysunęli żądanie wynagrodzenia godzinowego po 1,50 zł, zamiast dotychczasowego systemu po 0,75 zł od jednej beczki, akordowo. Dotychczas bednarze zarabiali tygodniowo od 35,— do 65,— zł zależnie od zdolności. Urządzając strajk chcą zwiększyć swe zarobki, nie wdając się w rozważania skutków tego strajku dla zapoczątkowanego w Gdyni przemysłu bednarskiego.

Drugi już rok produkuje się w Gdyni beczki śledziowe dla potrzeb „MEWY" jedynego „Tow. Okręt. Połowów Dalekomorskich" na Morzu Północnem, co połączone jest z dużemi trudnościami (brak odpowiedniego drzewa, brak odpowiednio wykwalifikowanych bednarzy, których trzeba szkolić, itp.) W rezultacie produkujemy już w Polsce beczki śledziowe po 6,— zł za sztukę, podczas gdy w Holandji lepsze beczki nabyć można po 5,25 zł, gdyż Holandja otrzymuje drzewo po dumpingowych cenach, i posiada wyrobioną organizację produkcji beczek. O ile więc na samym początku przeniesienia produkcji beczek do Polski trudności będą zbyt duże, to nie trzeba się będzie dziwić, że będzie się nadal importowało tańsze i lepsze beczki z zagranicy. A beczek ze śledziami przychodzi do Polski kilkaset tysięcy sztuk rocznie. Jest to zbyt poważne zagadnienie, by je można rozważać jedynie z punktu widzenia robocizny. Zapewne przy lepszej organizacji produkcji i zarobki bednarzy wyszkolonych będą wyższe od dotychczasowych. Polubowne zakończenie strajku oczekiwane jest w dniach najbliższych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

— **MOŻLIWOŚCI EKSPORTU RYB MORSKICH DO AUSTRJI.** Sfery handlowe w Wiedniu wykazują duże zainteresowanie dla skierowania swych zapotrzebowań na ryby morskie polskich połowów do Gdyni. Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w ubiegłym miesiącu jeden wagon-lodownię ze świeżemi śledzikami z polskich połowów. Próba zrobiona poraz pierwszy mogłaby liczyć na powodzenie stałych tranzakcji, gdyby nie zbyt drogie koszta przewozu, wyższe od transportu z Niemiec (Wesermünde). Przy ładunku ryb 5 ton, przywóz z Polski jest droższy o 2,85 zł na każdych 100 kg, przy 10 tonach o 1,71 zł, przy 15 tonach o 1,59 zł na każdych 100 kg ryb. Odpowiedni memorjał w sprawie obniżki taryf wniesiono już do Min. Komunikacji. Bliższe szczegóły można uzyskać: Dr Lucian Bar, Wien, IV. Argentinierstrasse 27.

Rynek austrjacki jest dość pojemnym na ryby morskie. W roku 1934 Austrja zakupiła w Niemczech 4.677.800 kg towarów rybnych. o wartości 1.459.000 RM, a mianowicie: dorsze 1.876 t. — 749 tys. RM.; śledzie-szproty 618 t. — 114 tys. RM.; biklingi i inne wędz. 340 ton — 176 tys. RM.; łosoś wędzony i solony 7 ton — 18 tys. RM.; śledzie solone 5 ton — 1 tys. RM.; sztokfisze 5 t. — 3 tys. RM.; konserwy 24 ton — 51 tys. RM.; tran 396 ton — 103 tys. RM.; mączka rybna 1.399 ton o wartości 232 tys. RM. (Komun. Portu Rybackiego)

— **WYGÓROWANE ŚWIADCZENIA PRZEMYSŁU RYBNEGO W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Jedną z przeszkód, dla których przemysł rybny w porcie rybackim w Gdyni nie posiada odpowiednich warunków rozwoju to zbyt wygórowane świadczenia za wodę, kanalizację, prąd elektryczny. Sytuację komplikuje to, że wszystkie świadczenia należą do innych instytucyj. I tak wodę dostarcza Urząd Morski licząc stawki: za pierwsze 10 ton po 1,50 zł od tony wody, za dalsze ilości po 1,20 zł od tony, odliczając w końcu 50 proc. rabatu (podobnie jak w kartelach) od całej sumy rachunku, tak że dopiero przez specjalne wyliczenia można obliczyć faktyczny koszt jednej tony wody. Opłatę stemplową od tych rachunków liczy Urząd Morski jeden procent od sumy ogólnej, na koszt odbiorcy wody. Pozatem opłaca się 2,00 zł miesięcznie za dzierżawę licznika. Bardziej proste są już rachunki Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Komisarjatu rządu za kanalizację, gdzie pobiera się 0,50 zł od tony wody wedle ilości wykazanej przez licznik wodociągowy Urzędu Morskiego. Ilości wody, która nie odpływa do kanalizacji tylko zużywa się przy produkcji nie bonifikuje się. Prąd elektryczny należy już do innej instytucji, do Pomorskiej Elektrowni Gródek, liczącej za jeden KWh 36 gr za światło, a za jeden KWh 23,7 gr za prąd do maszyn. Opłatę stemplową od rachunku liczy Gródek normalnie dwa promille.

Wszystkie te świadczenia są zbyt wysokie dla placówek przemysłowych przemysłu rybnego w porcie rybackim w Gdyni, i w obecnej sytuacji zgodnie z ogólną tendencją polityki rządowej dojdzie zapewne do rozpatrzenia i rewizji tych stawek.

(Komun. Portu Rybackiego).

— **ZAKŁAD PRODUKCJI BECZEK FIRMY „MEWA“.** W porcie rybackim rozpoczęto budowę piętrowego pomieszczenia na zakład produkcji beczek dla firmy „Mewa“. W pomieszczeniach tych będą ustawione specjalne maszyny pozwalające obrabiać drzewo na klepki do beczek śledziowych i montować kompletne beczki we własnym zakresie.

WYDAWNICTWA

Z LITERATURY ZAWODOWEJ.

Prof. Witold Skalski, „Zasady inwentaryzowania i bilansowania w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych“. Wydanie II-gie. Poznań 1935. — stron VII i 142. Nakład własny.

W ostatnich kilku latach podniosło się ogromnie znaczenie prawidłowej księgowości tak pod względem gospodarczym jak i fiskalnym. W obecnych bowiem warunkach, badanie wszelkich przejawów ekonomicznych i wyciąganie odpowiednich wniosków na podstawie należycie prowadzonych ksiąg handlowych stało się niemal koniecznością. Dziś bowiem nawet najmniejsze przedsiębiorstwo, jeżeli pragnie utrzymać się na powierzchni, musi być prowadzone planowo, z ołówkiem w ręku, gdyż w okresie kryzysu najmniejsze zwichnięcie równowagi prowadzi niechybnie do ruiny. Niemniej i w sprawach podatkowych księgi nie tylko chronią płatnika od zbyt wysokiego opodatkowania, niewspółmiernego do osiągniętych obrotów, czy też dochodów, ale dają mu pewne przywileje. Wiadomo bowiem, iż przedsiębiorstwa, prowadzące prawidłową księgowość, opłacają niższe stawki podatku przemysłowego, przedsiębiorstwa zaś eksportujące podatku tego wcale nie płacą.

Do niedawna obowiązywały u nas cztery różnorodne kodeksy handlowe, zawierające odpowiednie przepisy o prowadzeniu ksiąg handlowych. — Ten stan rzeczy wytworzył chaos co do respektowania danych przepisów w poszczególnych dzielnicach Polski. — Jednak ze wzrostem znaczenia praktycznej roli księgowości musiało nastąpić również ujednostajnienie przepisów prawnych, tyczących się ksiąg handlowych. Obecnie, oprócz nowo wprowadzonego kodeksu handlowego, ustawy o spółkach akcyjnych, o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością istnieje jeszcze szereg przepisów, dotyczących sporządzania bilansów. W związku z kodyfikacją przepisów co do obowiązku i sposobu prowadzenia księgowości oraz sporządzania bilansów ukazało się kilka prac, komentujących wydane ustawy i rozporzą-

dzenia. Prace te traktują przeważnie przedmiot ze stanowiska prawniczego, natomiast stronę techniczną księgowości dotykają zazwyczaj pobieżnie, skutkiem czego mało są dostępne dla ogółu księgowych.

Spośród szeregu dzieł jakie ostatnio ukazały się na półkach księgarskich wyróżnia się praca prof. Witolda Skalskiego, która zasługuje na szczególną uwagę osób zainteresowanych. Obecnie zwłaszcza, kiedy zbliżamy się do rocznego okresu sprawozdawczego, praca prof. Skalskiego nabiera specjalnego znaczenia ze względu na swoją aktualność. Dzieło to bowiem odda niewątpliwie każdemu księgowemu, kierownikowi przedsiębiorstwa, członkowi komisji rewizyjnej i wogóle wszystkim tym, którzy interesują się bilansami — wprost nieocenione usługi. — Autor bowiem podaje w omawianem dziele sposoby sporządzania inwentarzy i bilansów w różnych przedsiębiorstwach, przytaczając obok wskazówek technicznych odpowiednie, najnowsze przepisy prawne. To powiązanie różnych przepisów prawnych ze wskazówkami technicznemi, tyczącemi się sporządzania inwentarzy i bilansów udało się autorowi w zupełności. Suche normy prawne nabierają w interpretacji autora tyle żywej treści, że zaznajamianie się z różnemi przepisami odbywa się wprost podświadomie. Szereg stosownie dobranych przykładów wysoce ułatwia zrozumienie przedmiotu i wyciąganie wniosków praktycznych.

Szeroko została potraktowana sprawa oceny składników bilansowych, mająca zasadnicze znaczenie przy sporządzaniu inwentarzy. Podane zasady oceny oparte zostały z jednej strony na zwyczajach handlowych, z drugiej — na najnowszych przepisach prawnych. Sprawa oceny w bilansoznawstwie jest kwestją bodaj najważniejszą. — W Niemczech sprawą tą zajmowali się i zajmują jeszcze wybitni specjaliści. Że wymienię tu: Fischera, Simona, Rehm'a, Schmalenbach'a, Leitner'a, Osbahr'a, Gerstner'a, Le Coutr'e i innych. We Francji wyróżnili się w literaturze bilansoznawczej: Leautey, Batardon, Dubresse i inni. Nawet w Sowieckiej Rosji sprawa ta żywiej interesuje ogół fachowców niż u nas, dowodem czego są prace: Rudanowskiego, Arnuszkina, Wejcmana, Kiparysowa, Borjana i innych. U nas natomiast poza pracami prof. Góry, Sejferta i śp. Morozewicza poważniejszych prac nie posiadamy. Zresztą dzieła te omawiają przedmiot wyłącznie z ekonomicznego punktu widzenia, pozostawiając na uboczu przepisy prawne. Podjęta więc próba przez prof. Skalskiego w kierunku szerszego potraktowania kwestji oceny w bilansoznawstwie znajdzie niewątpliwie naśladowców; nie możemy bowiem i pod tym względem pozostawać w tyle za innemi narodami. Nawiasowo zaznaczę, że obecnie władze podatkowe szczególną zwracają uwagę na metodę oceny składników majątkowych przy inwentaryzacji, gdyż od oceny, jak wiadomo, zależny jest wynik ostateczny. Z tego więc względu oparcie oceny składników majątkowych na odpowiednich przepisach i zasadach zwyczajowych uchronić może niejednego od nieporozumień z władzami podatkowemi. W tym względzie omawiana książka będzie dla każdego nieomylnym przewodnikiem.

Amortyzacja nieruchomości i ruchomości została omówiona przez autora w sposób wprawdzie zwięzły, jednak jasny i zrozumiały. Niewątpliwie szczupłe ramy dzieła nie pozwoliły autorowi na przytoczenie mniej znanych i rzadziej stosowanych metod umorzeniowych.

Książka omawiana ujmuje rzecz wszechstronnie, gdyż traktuje o inwentaryzowaniu i bilansowaniu we wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwach, a mianowicie: w firmach jednoosobowych, spółkach jawnych i komandytowych, spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością i w spółkach akcyjnych.

Książka profesora Skalskiego wypełnia dotkliwą lukę w naszem piśmiennictwie z dziedziny bilansoznawstwa i dlatego każdy, kto się zagadnieniami prawidłowej księgowości interesuje powinien bezwarunkowo zaznajomić się z jej treścią.

M. Pacoszyński.

PRZETARGI

PRZETARG NA MATERJAŁY DRZEWNE.

Dyrekcja P. K. P. Poznań ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę tarcicy stolarskiej, sosnowej i z drzew liściastych oraz łat.

Szczegóły przetargu ogłoszone zostały w Monitorze Polskim.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	11. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	13. 11.
s/s CAPELLA*	18. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	7. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	11. 11.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	13. 11.
s/s CAPELLA*	18. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
			s/s HALFDAN	25. 11.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	11. 11.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 11.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	18. 11.
		Ryga		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	13. 11.
	24. 11.	co 2 tygodnie		27. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	13. 11.
	24. 11.	co 2 tygodnie		27. 11.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 11.
	7. 12.	co 8 dni		19. 11.
				12-13. 12.
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	12. 11.
	24. 11.	co 14 dni		26. 11.
		Stockholm — Kalmar	s/s MARIEHOLM*	8. 11.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		19. 11.
	7. 12.	co 10 dni		12-13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	13. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	14-16. 11.
	27. 11.	co 2 tygodnie		28-30. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	18. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	18. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW	9. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	9. 11.
s/s VICTOR	12. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s VICTOR	12. 11.
s/s OLGA	16. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s OLGA	16. 11.
s/s E. RUSS	19. 11.	2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS	19. 11.
		Bremen		
s/s HERO*	11. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 11.
s/s ACHILLES*	18. 11.	co tydzień	s/s ACHILLES	18. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	6. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	7. 11.
	13. 11.	co tydzień		14. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	13. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	13. 11.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	12. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	12. 11.
s/s BRISK	18. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	18. 11.
			s/s AKERSHUS	25. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	19. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s DELFINUS	11. 11.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	25. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	7. 11.
		co 2 tygodnie		21. 11.
s/s BALTONIA*	11/13. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	14. 11.
	25/27. 11.	co 2 tygodnie		28. 11.
		Hull		
s/s LWÓW*	4/6. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	7. 11.
s/s LUBLIN*	11/13. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	14. 11.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	13. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	13. 11.
s/s SVANHOLM	20. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	20. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	9. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	9. 11.
s/s MAJORCA	16. 11.	co tydzień	s/s MAJORCA	16. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	11. 11.
s/s ARIADNE	18. 11.	co tydzień	s/s ARIADNE	18. 11.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	12. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	13. 11.
s/s PUCK	19. 11.	co tydzień	s/s PUCK	20. 11.
s/s JUNO	7. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	7. 11.
s/s FORTUNA	14. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	14. 11.
s/s NIOBE	18. 11.		s/s NIOBE	18. 11.
s/s BUTT	10. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	11. 11.
		co 10—11 dni		
s/s WIBORG	ok. 7. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 7. 11.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	12. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	13. 11.
s/s HEL	19. 11.	co tydzień	s/s HEL	20. 11.
s/s BUTT	11. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	11. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	21. 11.
		(Rummel & Burton)	s/s PATRIA	7. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	26. 11.
			s/s EIKHANG	17. 11.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	5. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	9. 11.
	19. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s TANGER	8. 11.
s/s MELILLA	22. 11.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s MASILIA	14. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s CALEDONIA	13. 11.
s/s IBERIA	25. 11.	co 2 tygodnie	s/s PALERMO	27. 11.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	13. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	13. 12.
s/s TOMSK	12. 1.	co miesiąc	s/s TOMSK	12. 1.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	17. 11.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	17. 11.
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VASALAND*	13. 11.		m/s VASALAND	15/16. 11.
s/s NORRNUA	20. 11.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	s/s FRYKEU	24. 11.
m/s NORDLAND	29. 11.	co 1—4 tygodnie	m/s NORDLAND	1. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	s/s PATRIA	7. 11.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s SONGDAL	26. 11.
		co 3 tygodnie	s/s EIKHANG	17. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
		(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)	s/s LEWANT	11/13. 11.
m/s LEWANT*	10. 11	co 5 tygodni		
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CARPLAKA*	16. 11.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANPENN*	13. 11.
s/s CLIFFWOOD*	27. 11.	co tydzień	s/s SCANYORK	20. 11.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	26. 11.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	30. 11.
	21. 12.	co 2—4 tygodnie		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s MELILLA	26. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA	26. 11.
s/s SANTOS	9. 11.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo,**		
m/s PACIFIC	4. 12.	**Buenos Aires**		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	m/s SUECIA	13. 11.
		co 3 tygodnie		
s/s BORE VIII	14. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s ORIENT	25. 11.	co 2 tygodnie	s/s MODESTA	25. 11.
s/s HERAKLES	11. 12.			
s/s ATLANTA	25. 12.			
s/s EQUATOR	12. 1.			

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
m/s HAMMAREN 28. 11. m/s KLIPPAREN 24. 12. m/s HAMMAREN 1. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN 28. 11.
s/s CITY OF HEREFORD ok. 25. 11.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s TITAN 9. 11. s/s CITY OF HEREFORD 30.11.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	m/s TIRADENTES 16. 11. s/s RINDA 20. 12.
m/s STUREHOLM 7. 11. m/s TAMPA 11. 11. m/s TORONTO 17. 11. m/s UDDEHOLM 19. 11. m/s RYDBOHOLM 4. 12.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO 14. 11.
s/s CARDONIA 11. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s CARDONIA 11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 listopada:

s/s JUNO lub substyt. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s PATRIA lin. po ładunek do Antwerpji, Jaffy, Haify. Alexandrji, Rum. & Burton.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

m/s CONCORDIA ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.

s/s MEMAS po węgiel, PAM.

s/s IMANTA po węgiel, Bergenske.

s/s FORTUNATUS po węgiel, Bergenske.

8 listopada:

s/s TANGER lin. po ładunek do portów Portugalji i Marokka, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do wsch. Szwecji i Kłajpedy, Bergenske.

s/s BOTILLA RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s SANDAR po węgiel, PAM.

s/s LYGIA po węgiel, PAM.

s/s ISA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s URSUS po węgiel, Speed.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.

9 listopada:

m/s SANTOS lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s THYRA po cukier, PAM.

s/s CIMBRIA po węgiel, PAM.

10 listopada:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania i ładowania, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

11 listopada:

s/s CARDONIA lin. z portów Gulfu dla wyładowania i ładowania, PAM.

s/s. MEROPE lub substyt., lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALTONIA lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s DELFINUS lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s HERO lub substyt., lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.
s/s TAKSTAAS po węgiel. Speed.
s/s KRAKÓW po węgiel. PAM.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

12 listopada:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VICTOR lub substyt. lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s SÖRIMNER z rudą, Behnke & Sieg.
s/s ADELE TRABER po węgiel, Speed.

13 listopada:

m/s SUECIA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s SCANPENN lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s CALEDONIA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s MELILLA z ładunkiem fosforytów, PAM.
s/s SAVONIA po węgiel, Speed.

14 listopada:

m/s TOLEDO lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej), Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s MASILIA lin. z portów Hiszpanji i Sycylji dla wyładowania, Bergenske.
s/s FORTUNA lub substyt., lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s KARPFANGER z portów Gulfu z bawełną i towarami, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, PAM.

15 listopada:

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania i ładowania. Polska-Lewant.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s MARIA STATHATOS po węgiel, PAM.
s/s RÖDSKÄR po węgiel, Behnke & Sieg.

16 listopada:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
m/s TIRADENTES lin. po ładunek do portów Indyj i Burmy, Bergenske.
s/s OLGA lub subst., lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MAJORCA lub subst., lin. z Leith dla ładowania, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. Szwecji i z Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

17 listopada:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów zach. italskich dla wyładowania i ładowania, Rummel & Burton.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 listopada 1935 r. | NR. 32

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Postulaty sfer gospodarczych Izby

(Na marginesie konferencji Międzyministerjalnej Komisji Współpracy z Samorządem Gospodarczym).

Konferencja sfer gospodarczych przemysłowo - handlowych, rolniczych i rzemieślniczych z Międzyministerjalną Komisją współpracy z samorządem Gospodarczym, która odbyła się w Gdyni w dniu 8 listopada, dała sposobność tym sferom dokonać przeglądu całokształtu swej sytuacji obecnej we wszystkich przejawach codziennego życia gospodarczego, sformułować ją we wnioskach konkretnych i wysunąć szereg postulatów, uwzględnienie których, zdaniem tych sfer, może do pewnego chociażby stopnia złagodzić ciężką sytuację, w jakiej to życie się znajduje.

Sformułowanie wniosków i postulatów zostało ułatwione w ten sposób, że zgóry ustalono program zagadnień, jakie miały być wyjaśnione. Główne grupy programu dotyczyły spraw obrotu wewnętrznego, obrotu zagranicznego, spraw komunikacyjnych*), podatkowych, socjalnych, zagadnień oddłużeniowych i wreszcie spraw administracyjno-samorządowych. Wyszczególnione części programu stanowiły część ogólną zagadnień, jakie przedstawiono Komisji, dalsze części programu dotyczyły zagadnień specyficznych, rolniczych, przemysłowo - handlowych i rzemieślniczych, a dalej spraw natury regjonalnej, to znaczy spraw szczególnego znaczenia dla danego okręgu gospodarczego, a jednocześnie stanowiących kompleks zagadnień specyficznie odróżniający go od innych okręgów.

Przechodząc do przeglądu zagadnień, sformułowanych w pierwszej części programu, pragniemy zaznaczyć, iż nie byłoby możliwem przedstawić na tym miejscu wszystkich poruszonych spraw tak ze względu na konieczność uwzględnienia jedynie spraw, wzbudzających zainteresowanie ogólne, jak również i ze względu na niecelowość rozpraszania uwagi na sprawy o znaczeniu mniejszej wagi, lub na sprawy o małym zasięgu zainteresowań. Z drugiej strony nie uważamy za wskazane już obecnie przedstawiać postulatów z zakresu naszej polityki morskiej i spraw żeglugowo portowych, które to zagadnienia ze względu na ich wagę specjalną tak dla naszego okręgu jak i w skali ogólno państwowej powinny być przedstawione osobno, jak to zresztą miało miejsce i podczas konferencji w dniu 8 listopada.

Na czoło spraw dotyczących obrotu wewnętrznego wysunięte zostało zagadnienie rozpiętości pomiędzy cenami, uzyskiwanemi przez producenta rolnego, a płaconemi przez konsumenta w mieście za podstawowe artykuły spożywcze. Zagadnienie to nabrało szczególnej wagi ze względu na konieczność wzięcia pod uwagę rentowności warsztatów rolnych, zainteresowanych w uzyskiwaniu możliwie wysokich cen za swe produkty, przy jednoczesnej konieczności obrony interesów konsumenta miejskiego. Z uwagi na to, że rozpiętość tych cen jak skonstatowano na podstawie informacyj tak Izby Rolniczej jak i Izby Przemysłowo - Handlowej, waha się w granicach od 50 do 150, a nawet 200 procent zwłaszcza jeśli chodzi o mięso i pieczywo, ustalono konieczność wspólnego bardzo skrupulatnego zbadania przyczyn tego zjawiska przez zainteresowane sfery rolnicze i rzemieślnicze przy

*) Sprawy te poruszone zostały w dziale „Sprawy komunikacyjne".

współudziale sfer przemysłowo - handlowych, a to przy zastosowaniu metody przestudjowania wszystkich składników kosztów, jakiemi obciążone są produkty żywnościowe w fazach przechodzenia ich od producenta do konsumenta. Już teraz można pod tym względem stwierdzić, iż jedną z przyczyn natury zasadniczej o charakterze ogólnym tego zjawiska jest rozproszkowanie handlu na coraz mniejsze warsztaty z powodu przeciążenia różnemi świadczeniami natury fiskalnej i socjalnej większych przedsiębiorstw kupieckich, co spowodowało ich powolny zanik przy jednoczesnem powstawaniu kupiectwa drobnego, innemi słowy rozwojowi procesu równania wdół. Wynikł z tego już odrazu wniosek, że istnieje paląca konieczność strukturalnej odbudowy handlu w kierunku przywrócenia rentowności większych placówek handlowych przez zastosowanie równomiernych obciążeń podatkowych i socjalnych bez uprzywilejowania placówek drobnych, podkopujących rozwój poważnego handlu.

Drugiem zagadnieniem doniosłej wagi wysuniętym w dziedzinie obrotu wewnętrznego było zaopatrzenie przemysłu przetwórczego, rzemiosła i producentów rolnych w podstawowe artykuły surowcowe jak węgiel, żelazo i inne narzędzia pracy. Sfery przemysłowe i handlowe, jak również rolnicze i rzemieślnicze przejawiły pod tym względem całkowitą jednolitość zapatrywania, stwierdzając, że główne trudności pod względem leżą w konieczności zaopatrywania się w te surowce przemysłu skartelizowanego. Niemniej sprawa karteli na konferencji głębiej poruszona nie została, ponieważ stanowi ona już przedmiot szczegółowych badań czynników miarodajnych, wyniku których sfery gospodarcze okręgu Izbowego oczekują z wielkiem zainteresowaniem, mając nadzieję, że niejedna anomalja w tej dziedzinie zostanie usunięta. Stan obecny zaopatrywania w podstawowe surowce sfer rolniczych przedstawia się wręcz katastrofalnie, jeśli się porówna przedwojenną, względnie przedkryzysową relację wartości produktów rolnych z wartością surowców przemysłu skartelizowanego.

Pozatem przemysł okręgu Izby wysunął konieczność zliberalizowania i uproszczenia polityki przywozowej w stosunku do surowców pochodzenia zagranicznego, stanowiących podstawę produkcji wielu zakładów przemysłowych okręgu Izbowego, przedewszystkiem zaś przemysłu olejarskiego i przetwórczości ziaren kakaowych. Wreszcie drzewny przemysł przetwórczy wysunął trudności, jakie przeżywa w związku z wysokością cen na drzewo, nabywane w Lasach Państwowych.

Dalszem zagadnieniem wielkiej wagi tak dla handlu, jak i przemysłu w okręgu Izbowym było kształtowanie się stosunków wzajemnych pomiędzy nimi, a działalnością spółdzielni, monopoli państwowych i instytucyj publicznych. Co do spółdzielni, to stwierdzona została pewna rozbieżność interesów pomiędzy handlem i przemysłem z jednej strony a rolnictwem z drugiej. O ile to ostatnie przejawia dążność do rozszerzenia działalności spółdzielni, o tyle przemysł a zwłaszcza handel stoi na stanowisku, że w interesie ich leży jedynie rozwój spółdzielni kredytowych oraz spółdzielni rolniczych o charakterze przetwórczym, natomiast powinny być zniesione przywileje spółdzielni handlowych i warunki ich pracy powinny być zrównane z warunkami pracy kupiectwa samodzielnego.

Tej samej natury i to poważne zastrzeżenia ze strony sfer gospodarczych okręgu Izbowego wysunięte zostały w stosunku do działalności monopoli państwowych, przedsiębiorstw państwowych i wogóle przedsiębiorstw, opartych na zasadach etatystycznych. Jednomyślna opinja sfer gospodarczych stwierdziła, że działalność przedsiębiorstw państwowych i instytucyj publicznych na warunkach uprzywilejowanych i nie opartych na zasadach kupieckich oddziaływuje zgubnie na egzystencję i rozwój przemysłu i handlu, zwłaszcza w wypadkach, gdy instytucje te nie są pociągane do świadczeń na rzecz Skarbu Państwa, co stwarza dla nich warunki konkurencyjne zupełnie nie do zwalczenia przez przedsiębiorstwa o charakterze prywatnym. W okręgu Izbowym szczególnie dotkliwie daje się odczuć konkurencja przedsiębiorstw państwowych w stosunku do przemysłu drzewnego i przemysłu młynarskiego, ze względu na działalność tartaków Lasów Państwowych oraz Państwowych Zakładów Przemysłowo - Zbożowych.

Dla przemysłu graficznego w okręgu Izby stworzone zostały bardzo ciężkie warunki egzystencji przez powołanie do życia centrali druków w Warszawie przy Polskiej Agencji Telegraficznej, która to centrala uniemożliwiła bezpośredni kontakt pomiędzy warsztatami przemysłu graficznego, a zamawiającemi druki instytucjami państwowemi. Przemysł graficzny w okręgu Izby stanął na stanowisku, że w interesie publicznym należy przydzielać dostawy na druki drogą przetargów publicznych przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie zakładów graficznych miejscowych.

W zakresie dostaw dla instytucyj państwowych i wojska sfery gospodarcze okręgu Izby, stanęły na stanowisku, że istotną rzeczą jest cena i jakość towarów, a nie osoba dostawcy. Uregulowanie tego zagadnienia nastąpić powinno zmianie w kierunku bezstronnego traktowania wszystkich oferentów i odpowiednie usprawnienie przetargów, do czego niezbędnem jest najszybsze wydanie ustawy o przetargach i dostawach dla instytucyj publicznych.

W dziedzinie kredytowej sfery gospodarcze wysunęły postulat uruchomienia kredytów długoterminowych na zasadach hipotecznych oraz obniżenia stopy krótkoterminowego

kredytu. Sztywna działalność bankowości polskiej, zdaniem sfer przemysłowo-handlowych powinna być przekształcona na bardziej liberalną nietylko ze względów gospodarczych, ale także politycznych z uwagi na wzmagające się wpływy na Pomorzu kapitałów obcych w szczególności niemieckich. Powinna być również zliberalizowana działalność Komunalnych Kas Oszczędności, zaś działalność P. K. O. powinna być wykorzystana nietylko w kierunku prowadzenia kapitałów, lecz również rozprowadzenia ich na potrzeby życia gospodarczego.

Przechodząc do omówienia spraw, związanych z obrotem zagranicznym sfery gospodarcze wysunęły szereg postulatów zasadniczych, które dadzą się sformułować w sposób następujący:

Przy zawieraniu umów handlowych przyciąga się do współpracy także samorząd gospodarczy. Reprezentacja jego w poszczególnych delegacjach jednakże niedostatecznie informuje Izby Przemysłowo - Handlowe o stanie pertraktacyj w trakcie zawierania umów handlowych, przez co uniemożliwia w posszczególnych fazach rokowań zgłaszanie przez zainteresowane gałęzie przemysłu aktualnych postulatów. W interesie korzystnej dla Polski wymiany towarowej leży, aby ten stan rzeczy uległ poprawie, co, zdaniem naszem, da się osięgnąć przez przyciągnięcie do czynnej współpracy przedstawicieli poszczególnych działów wytwórczości krajowej.

Jako bolączkę naszych obrotów handlowych z zagranicą należy uznać uruchamianie zbyt wysokich kontyngentów na przywóz artykułów przemysłowych, wyrabianych w kraju w odstatecznej ilości i odpowiedniej jakości, a z drugiej strony ograniczenie przywozu surowców i półfabrykatów, niezbędnych dla produkcji krajowej. Szczególnie w naszym okręgu odczuwa się dotkliwie ograniczenia przywozu skór surowych, ziarn kakaowych, masła kakaowego, ziarn palmowych, kopry, kluczy surowych itd.

O ile chodzi o kwestję wydawania pozwoleń przywozu i udzielania ulg celnych, to obecna procedura załatwiania podań wymaga przyśpieszenia. Jest to szczególnie ważne dla naszego przemysłu, który z braku potrzebnych surowców niejednokrotnie jest zmuszony wstrzymywać odnośne działy, względnie całą swoją produkcję, albo nie może wykorzystać odpowiedniej konjunktury zakupu.

Pomorze, a szczególnie Gdynia, wymagają specjalnie przychylnego traktowania w zakresie udzielania zezwoleń przywozowych. Gdynia powinna niezależnie od zaspakajania konsumcji swego okręgu, otrzymywać przydziały, któreby zapewniły jej w zaopatrywaniu okręgu i reszty kraju w towary importowe, przynajmniej ten stopień sprawności, jakim odznacza się port gdański.

Pozwolenia przywozu owoców południowych na zasadach kompensaty towarowej należałoby w interesie zwiększenia eksportu rolnego udzielać firmom, które w zamian za import towarów zagranicznych wywożą produkty rolnicze.

W celach zwiększenia naszego eksportu w dzisiejszych warunkach ostrej konkurencji na rynkach zagranicznych, nieodzownem jest podejmowanie szybkiej decyzji w odniesieniu do poszczególnych tranzakcyj. Nie zawsze bowiem zainteresowana firma eksportowa może zwlekać z zawarciem tranzakcyj eksportowych do chwili załatwienia sprawy przez Radę Polityki Kompensacyjnej. Dlatego proponujemy, aby w odniesieniu do pionierskich tranzakcyj eksportowych decydować mogła specjalna Komisja, złożona z reprezentanta zainteresowanej Izby Przemysłowo - Handlowej, delegata Rady Polityki Kompensacyjnej i wyznaczonego urzędnika Wydziału Handlu Zagranicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Na podstawie zbadanej przez Izbę kalkulacji eksportowej określałaby wzmiankowana Komisja wysokość pomocy, co już dałoby eksporterowi możliwość finalizowania pertraktacyj eksportowych. Decyzja ta, jako tymczasowa, poddanaby została, ze względów formalnych, do zatwierdzenia R. P. K.

Jest również koniecznem, aby tranzakcje eksportowe pionierskie, podjęte przed rozpatrzeniem podania o pomoc finansową, były odpowiednio honorowane ex post. Pozatem z uwagi na zapewnienie ciągłości działalności eksportowej, winna być przyznawana pomoc finansowa zasadniczo na dłuższe okresy czasu.

Poza przewlekłością procedury przy staraniach o pomoc finansową dla eksportu, uskarżają się eksporterzy na duże opóźnianie w wypłacie tej pomocy. Koniecznem tu jest zarówno, aby zainteresowany Urząd Celny w szybkim terminie wydawał deklaracje wywozowe, jakoteż, aby Związek Izb przyśpieszył procedurę wypłaty należnej pomocy

Eksport szczególnie płodów rolnych mógłby być w pewnym stopniu zwiększony, gdyby branżowe organizacje, eksportujące odnośne produkty, wykorzystywały całkowicie przyznawane nam przez inne kraje kontyngenty. W tym celu należy koniecznie spowodować ścisłą współpracę zainteresowanych związków branżowych i skoncentrować w jednej instytucji kontrolę nad wykorzystywaniem przyznawanych Polsce kontyngentów. Równocześnie należałoby uzależnić premjowanie eksportu płodów rolnych od pewnego stosunkowego obsługiwania rynków odbiorczych nietylko najłatwiejszych, lecz i deficytowych.

Pozatem wywóz krajowych produktów mógłby być zwiększony, gdyby nie ograniczało się wymiany towarowej na zasadach kompensaty prywatnej, oraz, jeżeliby działalność informacyjna naszej służby konsularnej zagranicą została usprawniona. Raporty konsu-

larne docierają obecnie do samorządu gospodarczego ze znacznem opóźnieniem. Utrudnia to należyte informowanie zainteresowanych o konjunkturalnych rynkach zbytu, a szczególnie o stopniu wykorzystania przyznanych nam przez poszczególne kraje kontyngentów towarowych i dewizowych.

W dziedzinie zagadnień podatkowych sfery gospodarcze wysunęły postulaty następujące:

Różnorodność podatków oraz dodatków do podatków utrudnia w wielkiej mierze szybką orjentację w terminach ich płatności i powoduje potrzebę utrzymywania dużego i kosztownego aparatu biurowego. Brak należytej znajomości tak obszernego u nas obowiązującego ustawodawstwa jest częstokroć przyczyną popadania płatników w zaległości.

Ordynacja podatkowa działa jeszcze za krótko, ażeby wyrobić sobie ostateczny sąd o niej. Dotychczasowe obserwacje pozwalają wnioskować, że wymiar podatku odbywa się bardziej prawidłowo, jak dotychczas i usunięcie czynnika obywatelskiego nie wywołało, zdaje się, skutków ujemnych. Pewne zastrzeżenia budzą Sekcje Komisji Odwoławczej, które z natury rzeczy składają się z małej ilości członków. Członkowie Sekcji częstokroć nie znają stosunków miejscowych płatnika. Wobec tego Sekcje winny przyciągać dla informacji rzeczoznawców, obeznanych ze stosunkami miejscowemi odwołującego się płatnika.

Częstokroć zdarza się, że informacje Urzędów Skarbowych nie są zbierane z należytą starannością i przez to powodują dużo nieporozumień. Z tych często powodów odrzuca się księgi handlowe, zastosowując do tych płatników indywidualne wymiary. Powoduje to niechęć do prowadzenia ksiąg, odwołania i zatargi między płatnikiem i władzami skarbowemi. Zdaniem sfer gospodarczych, rewizje ksiąg odbywać się winny pod kątem widzenia większej ufności do płatnika.

Daje się wyczuwać chęć zbyt pochopnego stosowania w praktyce norm obrotowych. Wiadomem jest, że ustalenie norm jest bardzo utrudnione, ze względu na różnorodność przedsiębiorstwa pod względem strukturalnym chociażby tego samego były charakteru.

Władze skarbowe nie zawsze wstrzymują egzekucję płatnikom, których egzystencja gospodarcza jest zachwiana, a odwołanie od wymiaru podatkowego nie zostało jeszcze rozpatrzone. Opłaty egzekucyjne są niesłychanie wygórowane i winny być obniżone o połowę. Szczególnie koszta upomnień winny być obniżone do 50 groszy.

Sfery gospodarcze zgłaszały do tego punktu postulaty w sprawie rewizji taryfy świadectw przemysłowych, a w drodze doraźnej zmianę conajmniej świadectw dla hurtu między I a II kategorją handlową świadectw przemysłowych, któreby to przedsiębiorstwa opłacały półroczną należność świadectw przemysłowych kategorji I-ej handlowej przy obrocie 1 miljona złotych. Trudności finansowe powodują konieczność rozłożenia opłaty za świadectwa przemysłowe na dwie raty, możliwie półroczne.

Jest rzeczą wskazaną wydanie Izbom Skarbowym i Urzędom Skarbowym polecenia, aby przychylnie ustosunkowywały się do podań przedsiębiorstw o pozwolenie na zwiększenie stanu zatrudnienia bez obowiązku uiszczania dopłaty do wyższej kategorji świadectwa przemysłowego, jeżeli odnośne przedsiębiorstwo zamierza zatrudnić dodatkowo bezrobotnych, w celu zmniejszenia bezrobocia. Ma to szczególnie miejsce w przedsiębiorstwach, posiadających IV kategorję przemysłową. Izba Skarbowa w Poznaniu załatwiła kilka dotychczas tego rodzaju podań odmownie.

Dotychczasowa zasada ustalania podatku lokalowego od podstawowego komornego przedwojennego jest niesprawiedliwa. Również stopa podatkowa nie powinna przekraczać 8%.

Niższość konkurencyjną naszych warsztatów pracy potęguje dodatek do państwowego podatku dochodowego, który obowiązuje tylko na ziemiach zachodnich i który wymierza się przy dochodach fundowanych w wysokości 3%, a przy dochodach niefundowanych w wysokości 4 do 5% od dochodu. Z powodu tego podatku osłabiona jest także siła nabywcza urzędników i pracowników umysłowych. Byłoby zatem wskazane, aby pod względem ciężarów dziś po 16-letniem istnieniu niepodległego Państwa Polskiego ziemie zachodnie zostały wreszcie zrównane z resztą Polski. Dodatkowe obciążenie urzędników wspomnianym dodatkiem komunalnym do państwowego podatku dochodowego należałoby zatem przyjąć pod uwagę, przy projektowanem obecnie podwyższeniu podatków od wynagrodzeń urzędników, aby ich płace zrównane zostały z poborami urzędników reszty Polski.

Skomplikowane ustawodawstwo i przepisy wykonawcze są jednym z powodów wielkiej ilości podań i odwołań, jedynego środka obrony płatnika. Częstotliwość wnoszenia podań i stawiania różnych wniosków wpływa w poważnym stopniu na koszty handlowe przedsiębiorstwa.

Spadek obrotów i spadek cen przy wielkiej sztywności świadczeń, obciążający przedsiębiorstwo, pociąga za sobą konieczność znacznej redukcji norm średniej dochodowości. Dotychczasowe normy winny być dostosowane do zmiany powyższych elementów, a więc w granicach od 20—30%.

Dla Gdyni należałoby obniżyć ustalone na okręg Izby Skarbowej w Grudziądzu stawki ryczałtem o dalsze 20%, ze względu na znacznie wyższe koszta handlowe, spowodowane lokalnemi warunkami (czynsze są wyż-

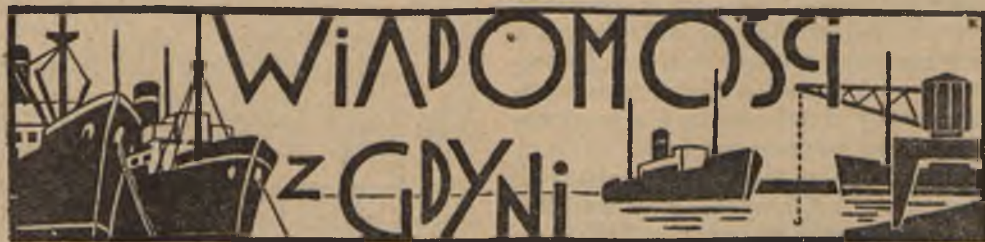
sze o 400 do 500%. personel jest droższy, tak samo opłaty świadczeń użyteczności publicznej).

Na czoło postulatów sfer gospodarczych w okręgu Izby w zakresie spraw socjalnych wysunięty został postulat przeprowadzenia jak najrychlej gruntownej reformy ubezpieczeń społecznych wogóle w kierunku zredukowania składek i uproszczenia procedury przy wymiarze i ściąganiu opłat ubezpieczeniowych. Dalej wysunięty został postulat konieczności wprowadzenia ścisłej kontroli, aby ustawy socjalne były respektowane przez wszystkie bez wyjątku warsztaty pracy, gdyż przy istniejącym stanie rzeczy przemysł anonimowy i chałupniczy uchylają się zupełnie od ponoszenia wszelkich ciężarów socjalnych, co stwarza dla warsztatów, pracujących legalnie, bardzo poważną konkurencję. Sfery gospodarcze pozatem domagają się ścisłego przestrzegania przez ubezpieczalnie społeczne rozporządzeń Ministerstwa Opieki Społecznej dotyczących wprowadzenia ulg przy spłacie zaległości składek ubezpieczeniowych. Wskazały również sfery gospodarcze na nienormalne kształtowanie się płac w przedsiębiorstwach państwowych w porównaniu do przedsiębiorstw prywatnych, obecnie bowiem w wielu przedsiębiorstwach państwowych płace są wyższe o 100% niż w przedsiębiorstwach prywatnych. Wreszcie wskazanem zostało na konieczność ujednolicenia warunków pracy w całej Polsce w kierunku ustalenia minimalnych płac dla każdej gałęzi przemysłu, a to ze względu na to, że przemysł w okręgu Izbowym płaci za robociznę o wiele wyższe stawki, niż w innych dzielnicach.

Przechodząc do zagadnień oddłużeniowych sfery przemysłowo handlowe okręgu Izby wskazały na to, że oddłużenie rolnictwa i samorządu terytorjalnego przerzuciło cały ciężar finansowy tej akcji na handel i przemysł, które ze swej strony nie mają żadnych możliwości upłynnienia zamrożonych w rolnictwie swych pretensji

Logicznie więc rzecz biorąc trzebaby akcją oddłużeniową objąć również handel i przemysł albo przynajmniej spowodować Bank Akceptacyjny by przejmował pretensje kupieckie i przemysłowe na równo z pretensjami banków, a dalej zadłużenia kupca i przemysłowca tak w bankach państwowych jak i w bankach prywatnych skumulować i rozłożyć na szereg lat przy niższej stopie oprocentowania (5 proc. rocznie). Zadłużenia te mają przeważnie charakter pozornie krótkoterminowy weksli, de facto od lat prolongowanych. Taka forma kredytu jest dziś bardzo uciążliwa i kosztowna. Obecnie wszystkie niemal kredyty wekslowe zbiegają się via banki dyskontowe w Banku Polskim, dlatego winien Bank Polski w sprawie odmrożenia tych prolongacyjnych weksli, znaleźć formę spłaty, odpowiadającą dzisiejszym możliwościom płatniczym dłużnika. Ponieważ pośrednictwo banków obciąża te długi 100% dopłatą do stopy Banku Polskiego, należałoby te weksle wycofać z banków pośredniczących. Bank Polski przejąłby te zobowiązania wraz z równoczesnem zabezpieczeniem banków pośredniczących i traktowałby od tej chwili zaległość jako dług bezpośredni przy stopie ulgowej. Dotychczasowa opłata banku pośredniczącego winna iść na amortyzację kapitału.

Przedstawieniem wyżej scharakteryzowanych postulatów Komisji Międzyministerjalnej współpracy z Samorządem gospodarczym zainicjowana została akcja bezpośredniego kontaktu sfer gosodarczych z czynnikami rządowemi. Zgodnie z zapowiedzią przedstawicieli tej komisji poruszone sprawy zostaną szczegółowo opracowane i przedstawione panu wicepremjerowi Kwiatkowskiemu. Uzasadnionemi więc są oczekiwania ze strony tych sfer, że postulaty ich wzięte będą poważnie pod rozwagę i przedsięwzięte zostaną środki, konieczne dla złagodzenia obecnego ciężkiego położenia warsztatów przemysłowych i handlowych. W wielu wypadkach zadośćuczynienie postulatom wymagać będą jedynie przejawów zrozumienia i dalszej woli ze strony czynników rządowych, to też sfery gospodarcze wierzą, że w granicach najdalej idących możliwości postulaty ich zostaną uwzględnione. *L. G.*



WALNE ROCZNE ZEBRANIE DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, dnia 10 listopoda 1935 r. odbyło się w Gdyni Walne Roczne Zebranie Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich przy udziale 90% uprawnionych do głosowania delegatów.

W roku bieżącym obrady miały charakter ściśle wewnętrzny bez udziału przedsta-

wicieli władz i poświęcone były wyłącznie sprawozdaniu Centrali i sprawom organizacyjnym. Taka wewnętrzna forma Zjazdu tłómaczy się tem, że w dniu 24 listopada rb. odbędzie się w Krakowie wielki kongres ogólno-kupiecki z udziałem najwyższych przedstawicieli władz państwowych i z uwagi na to, że w ubiegłym roku Walne Zebranie miało z powodu 15-lecia charakter reprezentacyjny.

Zjazd powitał Prezes miejscowej Korporacji Kupieckiej p. Dr. Władysław Smoleń, poczem Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski złożył obszerne sprawozdanie z pracy Centrali. Przemówienie swe p. poseł Marchlewski zakończył odczytaniem projektu rezolucji głównej, tekst której podajemy niżej. Zjazd udzielił absolutorjum władzom związkowym. Następnie odbyły się wybory Prezesa Związku i 5 członków Zarządu Głównego. Mimo rezygnacji Prezesa Marchlewskiego Zebranie, nie mogąc uzgodnić następcy, jednomyślnie wybrało go ponownie. Pan Prezes Marchlewski oświadczył, że dla uniknięcia przesilenia w organizacji przyjmuje wybór z zastrzeżeniem, że będzie go piastował tylko czasowo, aż do uzgodnienia osoby nowego Prezesa. W dalszym ciągu wybrano na okres 3-ch lat członków Zarządu Głównego pp. A. Korzeniewskiego — Grudziądz, J. Mazura — Grudziądz, Kazimierza Muchę — Gdynia, Fr. Kuberskiego — Świecie, Romana Łukowicza — Kościerzyna i posła Stamma Romana — Chojnice. Równocześnie podał p. Prezes Marchlewski do wiadomości, że korzystając z uprawnień Prezesa powoła drogą nominacji pp. Alojzego Ruchniewicza — Grudziądz i Czesława Nowackiego — Gdynia.

W drugiej części obrad przyjęto zwykłe Rezolucje główne oraz cały szereg szczegółowych rezolucyj pod adresem poszczególnych władz. Uchwalono również jednogłośnie apel do kupiectwa Okręgu Nadnoteckiego o połączenie organizacyjne w interesie wspólnego solidaryzmu kupiectwa chrześcijańskiego. Zjazdowi marszałkował Prezes Korporacji Kupieckiej w Gdyni p. Dr. Smoleń.

Wspomniana wyżej rezolucja główna ma brzmienie następujące:

„Tegoroczne Walne Zebranie Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbywające się w Gdyni, przypada w chwili przełomowej, kiedy ważą się losy naszego gospodarstwa narodowego.

Nowy Rząd Rzeczypospolitej postawił śmiało i odważnie djagnozę życia gospodarczego, która potwierdza w całej pełni słuszność oceny i przewidywań naczelnej organizacji kupiectwa pomorskiego. W konsekwencji należy oczekiwać, że postulaty Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wysuwane od szeregu lat a zmierzajace do powstrzymania dezorganizacji handlu, znajdą u czynników miarodajnych należyte zrozumienie.

Zjazd wita z zadowoleniem wytyczne polityki gospodarczej Pana Wice-Premjera Kwiatkowskiego i zapewnia, że kupiectwo ziemi pomorskiej pragnie wszystkiemi siłami współdziałać w opanowaniu trudności a w szczególności przy odbudowie handlu. Uznanie inicjatywy prywatnej i podkreślenie przez Pana Wice-Premjera postulatu rentowności — stanowi zapowiedź realizacji wskazań, wysuwanych przez nasze Walne Zjazdy, jako jedynego lekarstwa na przewlekłą chorobę kryzysu. Dotychczas bowiem brak zrozumienia roli kupca, brak wyraźnej prohandlowej polityki — spowodował powolny ale stały i widoczny upadek kupiectwa, które w Zachodniej Polsce było podstawą dobrobytu warstw mieszczańskich.

Nastawienie Rządu musi mieć również wpływ doniosły na przeformowanie psychiki społecznej dotąd dla handlu, niestety, nieprzychylnej. Społeczeństwo musi zrozumieć, że handel tworzy wymianę dóbr a czynność jego w naszych warunkach jest wprost pionierską. Naród polski winien handel ująć we własne ręce, kierując do niego swych najlepszych synów i otaczając go największą życzliwością.

Kupiectwo zorganizowane powtarza swój zeszłoroczny postulat o wielkiem znaczeniu — odbudowy rynku wewnętrznego, którego pojemność jest ogromna, a który jest zaniedbany wskutek zabójczej polityki karteli. Strukturalna odbudowa handlu, przywrócenie rentowności i stworzenie sprzyjających warunków pracy — przywróci znów handlowi jego prężność i sprawność, będzie bodźcem do stworzenia nowych, zdrowych i większych placówek handlowych. Ten proces wpłynie — obok innych — niewątpliwie także na zmniejszenie rozpiętości cen.

Kupiectwo deklaruje przy realizowaniu tego programu swoją lojalną współpracę na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej z przemysłem pomorskim, którego pomyślny rozwój uważa za niezbędny warunek podyktowany polską racją stanu. Wzamian za to liczy Zjazd na zrozumienie ze strony przemysłu swoich potrzeb i dążeń. Na tym samym terenie będzie kupiectwo współpracowało nad stworzeniem silnego handlu w mieście i porcie Gdyni, uważając, że tak niezbędnego kupca morskiego musimy sobie wychować z kadr naszego kupiectwa lądowego.

Wstępem ku tej upragnionej zmianie na lepsze winno być rozwiązanie takich problemów, jak:

1) wielka reforma podatkowa w sensie równomiernego podziału świadczeń. przy zachowaniu rentowności, zresztą bez uszczuplenia wpływów skarbowych.

2) gruntowna reforma ubezpieczeń socjalnych w sensie ukrócenia wybujałej administracji, co pozwoli na poważne zmniejszenie świadczeń bez uszczuplenia praw ubezpieczonych.
3) Rozwiązanie karteli, żerujących na kieszeni konsumenta krajowego, co odrazu sprowadzi upragnioną redukcję cen artykułów pierwszej potrzeby.
4) Ograniczenie handlowej działalności Państwa do minimum, przy jednoczesnem nastawieniu handlowem Monopoli Państwowych, oraz decentralizacja zakupów przez władze i instytucje państwowe względnie publiczne.
5) Ograniczenie handlowe różnych organizacyj, które nie świadcząc na rzecz Skarbu Państwa oddziaływują destrukcyjnie na nasz handel, jedynie powołany do dystrybucji towarów.
6) Rozwiązanie sprawy zadłużeń kupiectwa przez konwersje na kredyt średnio - terminowy oraz natychmiastowe obniżenie stopy dyskontowej banków prywatnych, pobierających dziś do 100% przy dyskoncie weksli ponad stopę Banku Polskiego.

Do wszystkich powyższych tez zasadniczych Zjazd przedłoży szczegółowe uzasadnienie, prosząc Pana Ministra Przemysłu i Handlu o życzliwą nad kupiectwem pomorskiem opiekę.

Zorganizowane kupiectwo pomorskie wchodzi w okres szesnastolecia Związku z wiarą opanowania trudności obecnych i z wiarą wielką o przyszłość Ojczyzny.

KONFERENCJA W SPRAWACH KOLEJOWO - PORTOWYCH W GDYNI.

W końcu zeszłego miesiąca odbyła się w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji konferencja przedstawicieli wszystkich działów służby kolejowej z interesentami portowymi, mająca na celu poinformowanie zarządu kolejowego o wszystkich niedomaganiach służby kolejowej utrudniających pracę przeładunkową w porcie.

Według ułożonego programu przez Urząd Morski wraz z Radą Interesentów Portu w Gdyni omawiane były w ciągu 3-ch dni wszystkie niedomagania służby kolejowej na terenie portu i na linjach dowożących pod względem ruchowym, przewozowym i taryfowym oraz sprawy rozbudowy kolejowych urządzeń portowych.

Dzięki tej konferencji interesenci portu mieli sposobność dokładnego poinformowania o wszystkich swych potrzebach przedstawicieli poszczególnych działów zarządu kolei państwowych, a bezpośrednia wymiana zdań doprowadziła do wyjaśnienia właściwych potrzeb służby portowej, które przedstawione zostały do decyzji Ministerstwa Komunikacji.

ZJAZD AGENTÓW BAŁTYCKICH LINJI LEWANTYŃSKIEJ.

Dnia 1 i 2 bm. odbył się zjazd agentów bałtyckich Svenska Orient Line i Żeglugi Polskiej, które utrzymują linję Lewantyńską. W związku z powyższem odbyły się konferencje — dnia 1 bm. w Gdańsku, pod przewodnictwem p. konsula Svendsena a dn. 2 bm. w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Kollata. Na konferencjach tych omówione zostały sprawy frachtowe oraz sprawy techniczne związane z ładunkami kierowanymi z portów bałtyckich do portów Lewantyńskich.

DOOKOŁA SPRAWY TRANZYTU PRZEZ PORT GDYŃSKI DO PAŃSTW ŚRODKOWO EUROPEJSKICH.

W czasach ostatnich obradowała w Gdyni konferencja taryf kolejowych w sprawie taryfy dunajowej polsko - czechosłowackiej. Uczestnicy konferencji poza obradami żywo interesowali się funkcjonowaniem aparatu portowego i szczegółowo zwiedzili port i jego urządzenie przeładunkowe.

W tym samym czasie bawiła w Gdyni pod kierownictwem przedstawiciela portów gdyńskiego i gdańskiego w Budapeszcie p. Steinera wycieczka ekspedytorów węgierskich, którzy również zwiedzili porty w Gdyni i w Gdańsku.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu październiku przepracowano godzin 9289 min. 05 z zużyciem prądu 63805 kWh i przeładowano 150720 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc październik w bieżącym roku 94,8%, w ubiegłym roku 94,3%, przyrost wynosi zatem 0,5%.

POSTĘPY W BUDOWIE ELEWATORA ZBOŻOWEGO W PORCIE.

W ciągu października roboty przy budowie elewatora zbożowego w porcie posunęły się poważnie naprzód. Mianowicie w części podłogowej elewatora zabetonowano 2 piętra konstrukcji żelbetonowej i ustawiono deskowanie dla 3-go piętra; w części silosowej wykonuje się zbrojenia lejów silosowych.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU R. B.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta (jednak jeszcze bez nowopołączonych dzielnic Orłowa Morskiego i Cisowej) przedstawiał się w październiku, jak następuje:

Wydano zezwoleń na budowę 102, podczas gdy we wrześniu wydano zezwoleń 94, a w październiku przed rokiem tylko 34.

Rozpoczęto budynków 73, podczas gdy we wrześniu r. b. rozpoczęto budynków 81, a w październiku r. 1934 — 23.

Z pośród rozpoczętych budynków charakter stałych nosi 27, prowizorycznych 46.

Z budynków stałych 26 ma przeznaczenie mieszkalnych, jeden zaś jako przemysłowy, murowany, o kubaturze 360 m³. Z budynków stałych mieszkalnych rozpoczęto: 24 murowanych o kubaturze 92.319 m³, koszt budowy wyniesie według kosztorysów 3.449 tysięcy złotych; 2 drewniane, wartości 7 tysięcy złotych. Budynki prowizoryczne dzielą się na mieszkalne w liczbie 42 i przemysłowe w liczbie 4. Wszystkie te drewniane budynki mieszkalne o łącznej kubaturze 8651 m³, kosztować będą 109 tysięcy złotych, zaś 4 budynki przemysłowe o kubaturze 1043 m³, kosztować będą 10 tysięcy złotych.

Ukończono budynków 48, gdy we wrześniu zakończono budynków 43, a w październiku r. 1934 — 21.

Z pośród ukończonych budynków 47 nosi charakter stałych, jeden prowizoryczny, murowany, mieszkalny, o kubaturze 704 m³, koszt budowy wyniósł 14 tysięcy złotych.

Z budynków stałych 44 mają przeznaczenie, jako mieszkalne, 3 — jako przemysłowe.

43 budynki mieszkalne są murowane o kubaturze 32.683 m³, koszt budowy wyniósł 1.169 tysięcy złotych; jeden budynek drewniany o kubaturze 396 m³, koszt budowy wyniósł 10 tysięcy złotych.

3 budynki przemysłowe, wszystkie murowane mają kubaturę 1572 m³, kosztowały 38 tysięcy złotych. —

Budynki rozpoczęte przysporzą Gdyni 280 mieszkań o 701 izbach mieszkalnych: 115 izbach niemieszkalnych.

Budynki ukończone powiększyły liczbę mieszkań w Gdyni o 109 o 331 izbach mieszkalnych i 65 izbach niemieszkalnych.

ODZNACZENIA Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI.

Z okazji Święta Niepodległości zostali odznaczeni między innymi: Za zasługi na polu rozwoju polskiej marynarki handlowej Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski pp. Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz, kapitan statku szkolnego „Dar Pomorza", Mamert Stankiewicz, kapitan statku „Piłsudski". Za zasługi na polu żeglugi Złotym Krzyżem Zasługi: dr. Stanisław Darski. Za zasługi na polu rozwoju handlu i marynarki handlowej Srebrnym Krzyżem Zasługi: pp. Andrzej Cienciała, dyrektor f-my „P. A. M." w Gdyni, Konstanty Kowalski, oficer statku szkolnego „Dar Pomorza", Franciszek Marszał, dyrektor f-my „Bergenske" w Gdyni, Włodzimierz Tokarski, prokurent S. A. Żegluga Polska, Bernard Karol Zipper, naczelnik wydziału Rady Portu w Gdańsku. Za zasługi na polu pracy dziennikarskiej Złotym Krzyżem Zasługi: p. Henryk Tetzlaff, redaktor „Dnia Pomorskiego" w Toruniu. Za zasługi w służbie wojskowej Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski p. kmdr. por. Włodzimierz Brunon Steyer.

Pozatem odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski p. L. Svendsen, wice-konsul królestwa Norwegji w Gdyni, dyrektor firmy maklerskiej i ekspedycyjnej Bergenske Baltic Transports Ltd.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PADZIERNIKU.

Październikowy ruch w porcie gdańskim odznaczał się równem nasileniem na wejściu i wyjściu, przyczem na wejściu zeszłoroczny ruch październikowy został przewyższony o 21 statków i 7.014 t. r. n. pojemności ładunkowej, na wyjściu natomiast powstał niedobór względem odpowiedniego miesiąca ub. roku w liczbie 22 statków i 18.378 t. r. n. pojemności. Lepszy stosunek ruchu wejściowego do wyjściowego względem zeszłorocznego października oznacza lepszą sytuację portu w końcu miesiąca tego w roku wobec roku poprzedniego: port przyjął odpowiednio większą ilość statków, zatrudnienie w porcie z początkiem listopada wobec tego się polepszyło.

W przybliżeniu ruch statków w październiku 1935 r. zrównał się z ruchem zeszłorocznym tegoż miesiąca; jednakże dość znaczne zmniejszenie udziału statków węglowych w ruchu bież. roku wskazuje na absolutny wzrost udziału w porcie statków ładujących inne towary. Również na wejściu udział statków załadowanych nieco się zwiększył.

Ogółem weszło do portu statków morskich 398 o ogólnym tonażu netto 264.274 t., w tem z ładunkiem było statków 160 z 113.533 ton pojemności, próżnych 228 z 146.605 t. r. n. i przybyłych jako do portu ukrycia lub zaopatrzenia — 10 statków z 4.196 t. r. n. Wyszło z portu statków morskich 383 z 266.464 t. r. n., w tem z ładunkiem 353 z 240.977 t.r.n. pojemności, próżnych 23 z 21.591 t. r. n. i jako z portu ukrycia lub zaopatrzenia 7 statków z 3.896 t. r. n. pojemności.

Klasyfikacja ruchu pod względem bander przedstawia się następująco: Na pierw-

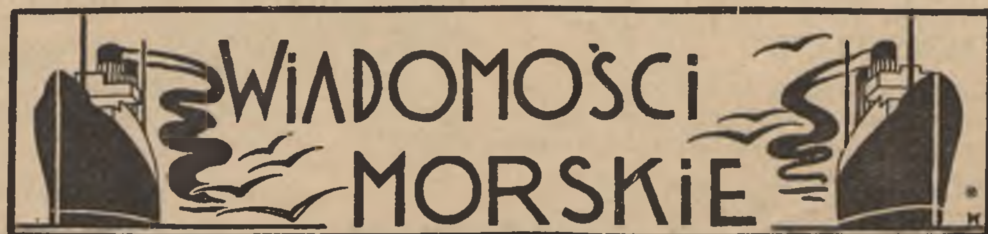
szem miejscu stoją statki niemieckie w liczbie 125 z 64.848 t. r. n., na drugiem — co do tonażu duńskie — 68 z 51.633 t., na trzeciem co do tonażu (50.078 t. r. n.) ale co do liczby (80) na drugiem — szwedzkie statki, na czwarte miejsce wysunęły się statki norweskie — 33 z 25.430 t. r. n., piąte zajęły statki polskie — 26 z 18.772 t. r. n., szóste angielskie — 17 z 14.546 t. r. n., siódme fińskie — 11 z 13.815 t. r. n. Dalsze miejsca zajęły w dalekim od powyższych bander odstępie statki: łotewskie — 5 z 6.492 t., holenderskie — 11 z 4.827 ton, estońskie — 8 z 4.657 t., francuskie — 4 z 4.478 t., gdańskie — 6 z 2.280 t., panamski 1 z 294 t. i 1 turecki z 154 t.

Ruch wejściowy według bander charakteryzował się względem przeciętnego stanu: zwiększonym udziałem statków norweskich i fińskich, zmniejszonym ruchem statków greckich i zupełnym brakiem w ruchu statków włoskich, hiszpańskich i litewskich, które partycypują zazwyczaj w ruchu miesięcznym, choć bandera hiszpańska należy do rzadszych na bałtyckich wodach.

Ruch pasażerów był nieznaczny, jednakże nieco większy niż we wrześniu: na wejściu było 15 pasażerów, w tem 11 ze Stockholmu, 3 z Londynu, 1 z Helsinek.

Na wyjściu było tylko 2 pasażerów: po jednym do Londynu i do Jaffy.

Powyższe liczby nie obejmują dość ożywionego ruchu zagranicznego pasażerskiej przystani w Sopotach.



ZWIĘKSZENIE ILOŚCI ODJAZDÓW Z GDYNI DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Dotąd Gdynia posiadała połączenia regularne z portami Ameryki Południowej — Rio de Janeiro, Santos, (Montevideo), Buenos Aires statkami Finska Syd Amerika Linien (makler Bergenske) i Johnson Line pod banderą szwedzką (makler Polska Agencja Morska). —

W ostatnim czasie, w związku z rozwojem samodzielnych i bezpośrednich połączeń okrętowych z bałtyckich portów Finlandji, Szwecji i Polski do krajów zamorskich, oraz możliwościami pewnego ożywienia ruchu pasażerskiego na takich bezpośrednich linjach z portów bałtyckich do Ameryki Południowej, pojawia się tendencja zagęszczenia i ulepszenia ruchu na linjach istniejących, oraz zaprowadzenia linij nowych.

Tak, polski s/s „Wisła" który odpłynął z początkiem listopada do portów Ameryki Południowej jest pierwszym statkiem polskiej linji, która zostaje uruchomiona w tym kierunku. Statek taki jak s/s „Pułaski" przeznaczony na tą linję obok s/s „Wisła", po wycofaniu go z linji północno-atlantyckiej P. T. T. O., jest statkiem ze wszech miar odpowiednim dla odjazdów, które zapowiadają się z większą ilością pasażerów. Również linja fińska zaprowadziła obecnie dwa dodatkowe statki: jeden czysto towarowy — s/s „Modesta" należący do A/B Paulini w Wiborgu i drugi towarowo pasażerski — ex „Towerdale", o którym pisaliśmy w poprzednim numerze, nabyty zbiorowo w Anglji przez partycypantów fińskiej południowo - amerykańskiej linji. Statek ten otrzymał nową maszynę, zapewniającą jemu szybkość 11 węzłową, oraz uległ przebudówce ze względu na przewóz pasażerów.

Wreszcie od pewnego czasu pojawiać się zaczęły w Gdyni piękne motorowce norweskiej linji południowo - amerykańskiej. Dotąd figurowały one jako outsidery przy Fińska Syd. Amerika Linien, mając wspólnego z nimi maklera (Bergenske), niewątpliwie jednak linja ta ma widoki zaprowadzenia stałych odjazdów z Gdyni. Dotąd widzieliśmy w Gdyni nowe motorowce tej linji: „Crux" i „Salta". Są to statki typu frachtowego o znacznej szybkości drogowej.

Zbyteczne nadmieniać że liczność i gęstość połączeń okrętowych z portami Ameryki Południowej mają doniosłe znaczenie dla naszego portu a w szczególności dla handlu przez nasz port, jak eksportowego, tak też i importowego. Dotąd przeważał ruch importowy i miejmy nadzieje że również i ruch eksportowy coraz silniej na tych linjach bezpośrednich z Gdyni w tym kierunku się rozwinie.

DO KOGO NALEŻĄ PIRSY NOWOYORSKIE?

Według najnowszych danych port Nowego Yorku posiada nie mniej niż 765 pirsów, z których 27 należy do rządu Stanów Zjednoczonych, 28 do stanu Nowy York, 277 do gminy miejskiej Nowego Yorku i 43 stanowi własność prywatną. Ogólna długość nabrzeży i pirsów w porcie wynosi 995 mil.

POWAŻNA POMOC DLA MARYNARKI HANDLOWEJ W BELGJI.

W Belgji oczekiwane jest przyznanie na cele odmłodzenia taboru statków marynarki handlowej i dla podniesienia aktywności stoczni kredytu w wysokości 246 mil. belg., rozłożonych na trzy roczne raty. — Z tych kredytów ma być zbudowany drugi pocztowy motorowiec dla linji Ostende — Dover, oraz ma być przebudowany jeden z istniejących statków pocztowych na trajekt dla samochodów.

Armatorzy otrzymują na cele odnowienia swego taboru kredyty niskoprocentowe. Istniejące obecnie poparcie na cele eksploatacji statków zostanie nadal utrzymane.

WŁOSKIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWE PROSTUJĄ WIADOMOŚCI O PRZESZKODACH DLA TRANSPORTU W PORTACH WŁOCH.

Włoskie towarzystwa żeglugowe wydały zbiorowy okólnik, w którym prostują pogłoski o omijaniu przez statki innych linij portów włoskich, o wysokich stawkach asekuracyjnych, o minach na wodach włoskich i t. p.

Co do premij ubezpieczenia od ryzyka wojennego, to stawki ostatnio spadły o połowę, choć i przedtem nie były wysokie. — Prócz tego włoskie towarzystwa żeglugowe dla towarów załadowywanych w portach włoskich biorą na siebie całkowicie dyferencję stawki ubezpieczeniowej ze względu na niebezpieczeństwo wojenne.

Statki obcych linij, które czasowo omijały porty włoskie, obecnie powróciły do dawnego rozkładu.

Żadne z towarzystw żeglugowych włoskich dotąd nie podnosiły stawek frachtowych morskich, ani eksportowych, ani importowych. Niema żadnej kontroli ładunków tranzytowych i państwo gwarantuje wolność towarów tranzytowych od postępowania rekwizycyjnego.

Rząd włoski uroczyście zaręcza. że na włoskich wodach niema żadnych min i odpowiednie pogłoski stanowią złośliwe zmyślenie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OGRANICZENIE OBROTU TOWAROWEGO Z WŁOCHAMI.

W Nr. 82 Dziennika Ustaw R. P. z dn. 15 listopada ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, wydane w porozumieniu z ministrami: spr. zagr.. rolnictwa i r. r. oraz przem. i handlu o ograniczeniu obrotu towarowego z Włochami oraz posiadłościami włoskiemi.

Rozporządzenie to zakazuje przywozu do polskiego obszaru celnego wszelkich towarów. przychodzących z Włoch lub posiadłości włoskich. oraz wszelkich towarów pochodzących z Włoch lub posiadłości włoskich. niezależnie od miejsca wysłania tych towarów Zakaz ten nie obejmuje złota. srebra, książek, dzienników i wydawnictw perjodycznych. map. wyrobów kartograficznych, nut, statku „Batory“ wraz z urządzeniem, towarów. służących do budowy samochodów przywożonych w wykonaniu umowy licencyjnej zawartej między Państwowemi Zakładami Inżynierji i Spółką Akc. „Fiat“ w Turynie. Pozatem od zakazu tego wyłączone będą na zasadzie zezwoleń M-stwa Skarbu również towary, przywożone w wykonaniu zawartych umów. o ile należność została całkowicie uiszczona dostawcy włoskiemu najpóźniej w dn. 19 października b. r.

Rozporządzenie zabrania wywozu z polskiego obszaru celnego z przeznaczeniem do Włoch i posiadłości włoskich szeregu towarów krajowych, jak również zagranicznych reeksportowanych z wolnego obrotu lub ze składów celnych. Rozporządzenie wymienia, jako towary zakazane do wywozu, zwierzęta pociągowe, kauczuk oraz m. in. szereg metali.

Paragraf 3 omawianego rozporządzenia postanawia, że stwierdzenie czy towar nie przychodzi z Włoch lub posiadłości włoskich — przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych. Stwierdzenie, czy towar nie pochodzi z Włoch lub posiadłości włoskich, przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych, ewentualnie dokumentów celnych oraz handlowych.

Stwierdzenie. czy wywożony towar nie jest przeznaczony do Włoch lub posiadłości włoskich. przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych. ewentualnie uzasadnionych podejrzeń co do przeznaczenia towarów urzędy celne mogą zażądać dokumentów handlowych. wskazujących na kraj przeznaczenia.

Paragraf 4 omawianego rozporządzenia ustala sposób wydania do wolnego obrotu towarów. przywiezionych z Włoch w wykonaniu umowy z dnia 20 listopada 1933 r., zawartej z Cantieri Riuniti dell Adriatico — stocznia Monfalcone oraz towarów przywiezionych w wykonaniu umowy licencyjnej z dnia 21 września 1931 r. zawartej między Państw. Zakładami Inżynierji i Sp. Akc. „Fiat“ w Turynie.

Omawiane rozporządzenie nie obejmuje również szeregu przedmiotów przychodzących lub pochodzących z Włoch lub posiadłości włoskich, zazwyczaj zwalnianych od należ-

ności celnych, jak np. przedmiotów używanych, które podróżni wiozą ze sobą do osobistego użytku, mienia używanego osób przesiedlających się do polskiego obszaru celnego i t. d.

Rozporządzenie w paragrafie 6 postanawia, iż nie stosuje się ono do towarów, nadanych do przywozu do polskiego obszaru celnego, jak również nadanych do wywozu z tego obszaru najpóźniej w przeddzień wejścia w życie omawianego rozporządzenia.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 18 listopada b. r.

SANKCJE W STOSUNKU DO IMPORTU Z WŁOCH.

Według informacyj, pochodzących z Ministerstwa Skarbu począwszy z dniem 18-go listopada aż do odwołania, urzędy celne nie będą wpuszczały na polski obszar celny wszelkich towarów, pochodzących z Włoch lub z posiadłości włoskich, niezależnie od miejsca wysłania tych towarów. Zarządzenie powyższe nie dotyczy towarów nadanych do przywozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej dnia 17 listopada b. r.

ZMIANY ŹRÓDEŁ ZAKUPU SUROWCÓW PRZEZ NIEMCY.

Przeprowadzanie postawionej przez „nowy plan" zasady, że Niemcy mogą tylko tyle kupować, ile mogą płacić, musiało pociągnąć za sobą cały szereg przesunięć w handlu zagranicznym. Najwięcej jest to widoczne w dziale surowców, stanowiących około 3/4 niemieckiego importu. Przesunięcia wynikały stąd, że dostarczycielami surowców są nieliczne kraje zamorskie, które jednak w warunkach normalnych, nie są i nie mogą być odbiorcami towaru niemieckiego. Surowce dotychczas były płacone z nadwyżki dewiz, uzyskiwanych ze sprzedaży niemieckich fabrykatów krajom europejskim. Gdy jednak Europa coraz bardziej zaczęła się od Niemiec odgraniczać kontyngentami i umowami clearingowemi, skutkiem czego nadwyżki dewizowe przestały napływać, a nawet z początkiem br. zarysowało się saldo bierne w niemieckim handlu z Europą, — musiały Niemcy szukać wyrównania przez forsowanie eksportu do krajów surowcowych.

Tak gruntowne przesunięcie w źródłach zakupu surowców, jakby tego wymagały możności płatnicze Niemiec, nie da się dokonać z roku na rok. Jest ono możliwe tylko w ograniczonym zakresie, tylko powoli i tylko z pomocą pewnych form pośrednich. Nie da się zaprzeczyć, że Niemcom powiodło się w znacznym stopniu znaleźć w krajach surowcowych dodatkowych odbiorców na swoje towary. Ale obok tego muszą one, chcąc podtrzymać swój eksport wysokowartościowych fabrykatów, zgodzić się na import surowców i półfabrykatów z krajów europejskich, które stanowią jedyny rynek zbytu na liczne niemieckie towary. Suma pracy, jaką taki kraj pośredniczący wkłada w obróbkę zamorskiego surowca, zmniejsza wprawdzie sposobności zatrudnienia w Niemczech, ale ofiara ta umożliwia wogóle płatnicze rozwiązanie tej kwestji. Oczywista, że rozwiązanie takie uważane jest za zło konieczne, za formę przejściową, z której należy się wycofać.

Obroty towarowe w I półroczu rb., w przeciwstawieniu do tego samego okresu w latach poprzednich, pozwalają już zorjentować się w kierunku i dynamice przesunięć, o których mówiliśmy powyżej.

Import surowców do Niemiec (w milj. RM.):

	1935	1934	1933
		I półrocze	
z Europy	661	577	501
z poza Europy	636	849	692
Razem	1,297	1.426	1.193

Wzrost importu surowców z krajów europejskich o RM 85 milj. w porównaniu z r. ub. przy równoczesnym spadku importu o RM 130 milj. jest wyraźną ilustracją faktu, że Niemcy przenoszą swoje zakupy do tych krajów, które są odbiorcami ich towaru. Skonstatować można przytem, że import surowców z krajów pozaeuropejskich po raz pierwszy, od niepamiętnych czasów, został przewyższony przez import z Europy. To jednak nie daje jeszcze należytego obrazu przesunięć, jakie się dokonały. Na przykładzie welny i bawełny ustalić można, jakie zmiany zaszły w handlu z poszczególnemi krajami. Porównać trzeba w tym celu I półr. lat 1935 i 1933, gdyż zestawienie z rokiem 1934, kiedy import tych surowców był znacznie większy i kiedy niemiecka reglamentacja importu przechodziła pewną niezdecydowaną fazę pośrednią nie dałoby dość jasnego obrazu. Otóż w tym czasie import wełny przy ogólnym wzroście z 138 na 180 milj. wzrósł z Argentyny z 11 na 29.7 milj. RM, z Belgji z 10.4 na 11.2, z Brazylji z 1.2 na 5.1, z Połudn. Afryki z 16.7 na 34.0, z W. Brytanji z 10.0 na 35.6, z Jugosławji z 0 na 2.5, zaś spadł z Australji z 41.2 na 16.4, z Urugwaju z 10.0 na 6.6. Import bawełny (przy niezmienionym poziomie ogólnym) wzrósł z Argentyny z 1.8 na 5.8, z Brazylji z 0 na 44.3, z Chin z 1.3 na 3.0, z Francji z 0.7 na 3.5, z W. Brytanji z 0.5 na 4.6, z Turcji z 0.3 na 11.2, zaś spadł z Egiptu z 21.0 na 18.8, ze Stanów Zjedn. z 110.2 na 27.9.

Jeżeli najważniejsze surowce, wełna i bawełna oraz przędza z nich, rudy metalowe, metale i wyroby z nich zestawimy razem w/g. krajów zakupu w latach 1933—1935, przesunięcia w całej tej grupie okażą się równie wyraźne.

	1935	1934	1933
	w milj. RM		
Import najważn. surowców do Niemiec	638.9	752.1	542.6
w tem dawne pierwotne rynki zakupu	267.8	476.3	332.2
w tem nowe pierwotne rynki zakupu	101.9	19.2	14.8
w tem rynki wtórne	252.7	202.9	183.5

Z tego globalnego zestawienia widać, jak ogromny jest wzrost w grupie nowych dostawców i jak znaczny w grupie rynków wtórnych, pośredniczących. Grupa danych dostawców, przy bliższej analizie, wykazuje jeszcze wielkie przesunięcia wewnętrzne na niekorzyść tych krajów, które wzdragają się przyjąć towar niemiecki w zapłacie za swój eksport, podczas gdy kraje, które, jak Argentyna i Południowa Afryka, zawarły z Niemcami układy clearingowe, potrafiły wzmóc bardzo znacznie swój wywóz do Niemiec.

OGRANICZENIA PRODUKCJI MAKUCHÓW W HOLANDJI.

Wielkie olejarnie holenderskie postanowiły dobrowolnie ograniczyć produkcję makuchów na razie na okres 3 miesięcy, poczynając od 1 października br. Jedynie kilka małych fabryk nie przystąpiło do tego porozumienia. Przemysł olejarski przystąpił do powyższego ograniczenia celem uniknięcia ingerencji rządu w innej formie.

Rząd, którego dążenia do ograniczenia produkcji mleka nie dały wyników — pragnie obecnie osiągnąć ten cel drogą podwyższenia cen na makuchy, podnosząc niedawno o 50 c. opłaty mon polowe od wwożonych do Holandji makuchów. O ile cena makuchów na wewnętrznym rynku ulegnie zwyżce, zostaną podwyższone opłaty monopolowe. W tych planach rządu odgrywa również znaczną rolę poważny deficyt w Rolniczym Funduszu Kryzysowym.

NOWE PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO PALESTYNY.

W Nr. 538 urzędowej Palestine Gazette z 14. IX. 1935 r. ukazało się rozporządzenie dla ochrony roślin, zawierające następujące warunki, obowiązujące odtąd dla importu ziemniaków do Palestyny:

1. Ziemniaki jadalne.

Import jest dozwolony pod warunkiem, że każda przesyłka poparta jest certyfikatem stwierdzającym, iż są one wolne: a) od wszelkich chorób i infekcyj oraz b) w szczególności od Phthorimea operculella, jakoteż Leptinotarsa decimlineata.

2. Ziemniaki — sadzeniaki.

Od dnia 1 października 1935 r. nie wolno sprowadzać do Palestyny ziemniaków — sadzeniaków, o ile nie będą one odpowiadały następującym warunkom:

a) dla każdej zamierzonej przesyłki musi importer uzyskać zezwolenie Dyrektora Rolnictwa i Lasów lub jego zastępcy w formie przepisanej w załączniku IV (wzór znajduje się w P. I. E.);
b) ziemniaki - sadzeniaki sprowadzać wolno tylko przez porty Jaffa lub Haifa;
c) każdy importer ziemniaków - sadzeniaków przeznaczonych na sprzedaż musi utrzymywać szczegółową listę sprzedaży odnośnie do każdej przesyłki, wykazującą nazwiska i adresy kupujących i sprzedane im ilości. Listy takie muszą być na żądanie, przedstawione do inspekcji Departamentu Rolnictwa i Lasów;
d) każda przesyłka musi być poparta następującemi zaświadczeniami:
1) świadectwo pochodzenia w formie przepisanej w załączeniu V (wzór w P. I. E.);
2) świadectwo fitosanitarne Departamentu Rolnictwa lub równorzędnej władzy kraju, z którego ziemniaki są importowane. Świadectwo to musi stwierdzać, że dana przesyłka wolna jest od chorób wymienionych w zał. VI, (wzór w P. I. E.), z tem jednak, że każda przesyłka zawierać może do 10% bulw zakażonych Spongospera subterranea oraz do 10% bulw zakażonych Actinomyces scabies, przyczem nie więcej niż 10% powierzchni zakażonych bulw jest dotkniętej temi chorobami.

Niezastosowanie się do powyższych warunków importowych spowoduje konfiskatę przesyłki oraz dochodzenia przeciwko importerowi na zasadzie art. 11 rozporządzenia o ochronie roślin.

ZWYŻKA CEN MASŁA W SYRJI.

Ostatnio nastąpiła zwyżka cen masła na rynku syryjskim. Pomijając objawy o charakterze czysto spekulacyjnym przy sprzedaży detalicznej i półhurtowej, wyw łane obawą komplikacyj międzynarodowych z powodu zatargu włosko-abisyńskiego, stwierdzić należy, iż masło w hurcie zdrożało o około 38%.

Zdaniem niektórych kupców zjawisko to tłumaczy się nagłą zwyżką cen masła australijskiego, które notowano poprzednio Ł. 85 za tonę cif Bejrut, obecnie zaś Ł. 90. Australja zaś dostarcza do Syrji poważne ilości masła, regulując poniekąd ceny rynku syryjskiego, niedostatecznie zaopatrywanego w produkt miejscowy. Produkcja krajowa dostarcza prócz zwykłego masła, też t. zw. „samne", to jest masło topione, w którego skład wchodzi częściowo masło owcze, nie jest jednak w stanie ilościowo zaspokoić potrzeb konsumcji wewnętrznej. Tak więc masło krowie, jak i „samne" sprowadzane jest w dosyć znacznych ilościach z zagranicy.

Import do Syrji masła (a raczej „samne") z krajów Bliskiego Wschodu bardzo znacznie z roku na rok maleje, natomiast dowóz towaru europejskiego, względnie typu europejskiego, wzrósł i ma widoki dalszego rozwoju.

Na zwyżkę cen masła zagranicznego, wpłynęło również niewątpliwie rozporządzenie Wysokiego Komisarza Rep. Fr. Nr. 190/LR z dnia 22 sierpnia rb., regulujące sposób opakowania masła importowanego. Wszelkie tłuszcze jadalne, roślinne lub zwierzęce, mogą być sprowadzane z zagranicy tylko w metalowych naczyniach hermetycznie zamkniętych, których pojemność nie przekracza 10 kilogramów. Przyczem na naczyniach tych musi widnieć wyraźny napis, stwierdzający rodzaj tłuszczu, wagę zawartości oraz nazwę kraju pochodzenia.

Koszty opakowania w ten sposób wzrosły, poprzednio bowiem były w powszechnem użyciu znacznie tańsze beczki lub skrzynie drewniane.

Przy imporcie władze syryjskie wymagają świadectwa zdrowotności. Oferty należy składać cif Bejrut we frankach francuskich, lub funtach angielskich.

Stawka celna wynosi na masło 750 PLS. od 100 kg. netto (t. j. 1.50 fr. fr.). W detalu, obecna cena rynkowa jest około 14 fr. fr. za kg. Adresy firm importowych znajdują się w P. I. E.

TOWARZYSTWO FINANSOWO-HANDLOWE NEDERLAND — POLEN.

Z dniem 19 września rb. zostało stworzone Towarzystwo Finansowo - Handlowe Nederland—Polen Sp. Akc. (Finansiering — en Handelmaatschappij „Nederland—Polen". N. V.) z siedzibą w Hadze, Javastraat 36 (tel. 116-951), adres telegraficzny „Finedpo". Celem towarzystwa jest import i eksport z Polski do Holandji, a także kolonij holenderskich i krajów zamorskich, przeprowadzanie tranzakcyj kompensacyjnych, prowadzenie agentur i inne.

Na czele Towarzystwa stanął p. Tomasz Saryusz Bielski, korespondent Państwowego Instytutu Eksportowego i Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, który przeprowadził od kilku lat badania rynku holenderskiego i posiada gruntowną jego znajomość, orjentując się w podstawach wymiany towarowej polsko-holenderskiej.

Założenie Towarzystwa rokuje nadzieje rozwoju stosunków gospodarczych polsko - holenderskich.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

ARGENTYNA. 14 sierpnia br. ukazał się okólnik dotyczący formalności obowiązujących przy wwozie wyrobów kosmetycznych.

AUSTRALJA. Wprowadzenie podwyższonych stawek celnych, które miało nastąpić w zakresie poz. 136 (F), (2) i 279 (A), zostało odłożone do 1 stycznia 1936 roku.

BELGJA. Ministerstwo Rolnictwa podało do wiadomości warunki uzyskania licencyj na wwóz wyrobów mięsnych i smalcu.

BRAZYLJA. W ostatnich miesiącach ukazały się okólniki wyjaśniające sprawę znakowania worków.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — **Państwa malajskie.** Dnia 30 sierpnia br. ukazały się przepisy wykonawcze do ustawy o przywozie wyrobów włókienniczych.

BUŁGARJA. Niektóre artykuły chemiczne (aluminiumformat, chlorek potasowy, siarczan potasowy i siarczan magnezowy) zostały dopuszczone do bezcłowego wwozu.

Dyrekcja Ceł podała do wiadomości zmiany w sposobie uiszczenia opłat od worków jutowych wwożonych na ograniczony okres czasu.

Od dnia 4 października br. został zniesiony bezcłowy wwóz szpagatu ciężkiego.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10. 10. br. zostały ustalone następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	19 Kc.	(dotychczas	12 Kc.)
poz. 24 żyto	30 Kc.	(„	26 Kc.)
poz. 25 jęczmień	36 Kc.	(„	31 Kc.)
poz. 26 owies	27 Kc.	(„	26 Kc.)

W związku z przeprowadzeniem sankcyj przeciw Włochom został z dniem 19. 10. 1935 zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz następujących artykułów:

1) Strzelby i karabiny wojskowe, jakoteż ich lufy (ex poz. 478 b) 3. ex poz. 478 c) 1).
2) Kulomioty, lekkie kulomioty i pistoletowe kulomioty wszelkich kalibrów, jakoteż ich lufy (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 478 b) 3).
3) Działa, haubice i moździerze wszelkich kalibrów, jakoteż ich lawety lufy i oporopowrotniki (ex poz. 478 b) 1).
4) Amunicja dla broni wymienionej w p. 1) i 2). pociski napełnione i próżne dla broni wymienionej w p. 3) i ładunki wybuchowe dla tych broni (ex poz. 643, ex poz. 644, ex poz. 646).
5) Granaty, bomby, torpedy i miny napełnione lub próżne (ex poz. 643, ex poz. 644. ex poz. 645), jakoteż i przyrządy, mające na celu ich wyrzucanie lub wybuch (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 538, ex poz. 553 c).
6) Czołgi, opancerzone samochody i pociągi (ex poz. 527, ex poz. 528, ex poz. 547, ex poz. 548 b), ex poz. 549 b), ex poz. 553 a) aż do d), ex poz. 553, ex poz. 557) — pancerze wszelkiego rodzaju (ex poz. 433, ex poz. 445, ex poz. 471, ex poz. 483).
7) Okręty wojenne wszelkiego rodzaju, licząc w to i awiomatki i łodzie podwodne (ex poz. 558, ex poz. 559).
8) Statki powietrzne w stanie gotowym, lub rozłożone, cięższe lub lżejsze od powietrza, jakoteż ich śmigła, kadłuby, profilowane skrzydła i podwozia (ex poz. 553 e).
9) Silniki lotnicze (poz. 554 b).
10) Rewolwery i pistolety automatyczne, wagi własnej cięższej niż 630 g (ex poz. 478 b) 3), jakoteż i amunicja do nich (ex poz. 643, ex poz. 644).
11) Miotacze ognia i wszelkie inne przyrządy wyrzucające, używane w wojnie chemicznej, względnie do wyrzucania materjałów zapalających (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 478 b) 3, ex poz. 528, ex poz. 538, ex poz. 553 c).
12) Iperyt, luizyt, etylodwuchloroarsyna, metylodwuchloroarsyna i wszystkie inne wyroby przeznaczone do wojny chemicznej (ex poz. 620 b), ex poz. 621, ex poz. 622 d), — lub materjały zapalające (ex poz. 488 f), ex poz. 513, ex poz. 596 a), (biały fosfor), ex poz. 596 b) (kowy so-

dik); ex poz. 622 d), (thermity), ex poz. 641 (praskovity horcik).

13) Prochy strzelnicze i wybuchowe (ex poz. 645 i ex poz. 646).

DANJA. Dnia 12 i 19 października br. weszły w życie nowe opłaty, pobierane przy wwozie zbóż.

FRANCJA. Decyzją Generalnej Dyrekcji Ceł z 24 września br. dziczyzna żywa pochodzenia austrjackiego została zaliczona do towarów, korzystających z taryfy minimalnej.

Okólnik Generalnej Dyrekcji Ceł z października br. podwyższa dodatek wyrównawczy, pobierany od octu.

Dekret z 9 października ustala bezcłowy kontyngent na len.

Okólnik Ministerstwa Rolnictwa z 1 października br. zawiera postanowienia o znakowaniu owoców zagranicznego pochodzenia.

Dekret z 17 października br. wprowadza zmiany stawek celnych stosowanych względem granitu i innych kamieni (poz. 176 ter i quater).

Dekret z 15 października wymaga dowodów pochodzenia i nabycia dla waniliny, jej derywatów i surogatów oraz dla jodu i związków jodu.

GRECJA. Cło na drożdże uległo zmianie.

HOLANDJA. Rząd holenderski wniósł do Stanów Generalnych projekt czasowej podwyżki cła od benzyny o 0,60 hfl. od 100 kg, co podniosłoby cenę benzyny na około pół centa na litrze.

Od 15 października uległy zwyżce stawki podatku obrotowego pobieranego przy wwozie: do 4,8% dla towarów zwykłych, do 12% dla towarów luksusowych, 1% względnie 2% t. zn. cło specjalne pozostało bez zmiany.

Ministerstwo Przemysłu. Handlu i Żeglugi wprowadziło zmiany w przydzielaniu umownych kontyngentów.

Mianowicie poczynając od bieżącego kwartału (1. 9. 35 -- 1. 1. 36) umowne kontyngenty będą przydzielane kwartalnie, niezależnie od okresów skontyngentowania, przyczem istotnym okresem będzie rok kalendarzowy — 1. 1. — 31. 12. Niewykorzystane w I kalendarzowym kwartale kontyngenty będą przydzielane na II kwartał, niewykorzystane w dwóch kwartałach kontyngenty będą przydzielane na III kwartał itd. z tem, że kontyngenty niewykorzystane w dn. 31. 12. zostaną unieważnione.

Kontyngenty ustawowe (autonomiczne) będą w dalszym ciągu przydzielane w okresach skontyngentowania na podstawie importu podczas lat bazowych.

Rząd holenderski rozważa obecnie celowość zastąpienia systemu kontyngentowego systemem podwyższonych stawek celnych.

Debaty nad problemem tym są w toku.

Zarządzeniem Ministra Rolnictwa i Rybołówstwa została podwyższona opłata od uboju świń z 6 na 9 centów od 1 kg bitej wagi. Zarządzenie to wywołało szereg protestów ze strony zainteresowanych kół.

W dniu 9 października związek rzeźników zniósł zakaz uboju świń, oświadczając, iż jest w trakcie rozmów z Ministerstwem Rolnictwa.

W dniu 9 b. m. została ogłoszona ustawa, upoważniająca rząd holenderski do ustalania zakazów wywozu towarów celem ułatwienia współpracy międzynarodowej na rzecz pokoju i ochrony interesów Państwa podczas okresów nadzwyczajnego międzynarodowego napięcia. Ustawa ta została zatwierdzona przez obie Izby Ustawodawcze.

Na mocy powyższej ustawy rząd zabronił eksportu benzyny.

IRLANDJA. Dn. 12 października weszło w życie rozporządzenie o wprowadzeniu nowego cła (33⅓% ad val.) na niektóre części samochodowe, a wśród nich na szyby (chroniące od wiatru).

JUGOSŁAWJA. Na wniosek Banku Narodowego wydane zostało zarządzenie, ułatwiające wydatnie dokonywanie rozrachunków clearingowych z Niemcami i umożliwiające zmobilizowanie należności płatniczych.

KOLUMBJA. Ogłoszone zostały zniżki celne przyznane, w wielkiej ilości Stanom Zjednoczonym w traktacie, przedłożonym obecnie do ratyfikacji.

ŁOTWA. W stosunku do krajów, nieposiadających z Łotwą umów rozrachunkowych, wprowadziła komisja walutowa obostrzenia, mianowicie pozwolenie na przywóz uwarunkowane jest tem, że importer musi płacić walutami, pochodzącemi z eksportu, które otrzymują za pośrednictwem Banku Łotewskiego od eksporterów łotewskich z 35% dopłatą.

MEKSYK. Szereg dekretów opublikowanych 31 sierpnia br. wprowadza zmiany w taryfie celnej dotyczące: papieru glansowanego, uszek metalowych. odpadków żelaznych i stalowych, oraz żelaza i kół żelaznych lub stalowych nienadających się do użytku.

NIEMCY. W związku z koniecznością odmrożenia płatności eksportowych polskich, wynikających z umowy polsko - niemieckiej z dnia 11. 10. 1934, nastąpiło porozumienie, w myśl którego rząd polski udzieli pozwoleń na dodatkowy przywóz z Niemiec w umówionych granicach, zaś rząd niemiecki, a mianowicie Reichstelle für Devisenbewirtschaftung, wydała w dn. 12. 10. 35 polecenie do Dresdner Bank przyjmowania do rozrachunku towarów w ustalonych pozycjach i do kwot wyznaczonych.

PALESTYNA. Rozporządzenie z 26 września br. zwalnia od cła następujące artykuły: meble i urządzenia przeznaczone dla „domów marynarza", parowe i motorowe walce do budowy dróg oraz części tych maszyn, sprzęt do gaszenia ognia, lampy do oświetlenia miejsc objętych ruchem ulicznym itp., surowce do wyrobu papieru oraz niektóre materjały do wyrobu szkła, pokost z oleju lnianego, surowe diamenty, odpadki żelaza, mosiądzu, miedzi i cyny. oraz t. zw. „Moulding powers".

Podane zostały nowe ceny stanowiące podstawę dla obniżenia cła od mąki i zbóż.

Okólnik z 26 września wprowadza ograniczenia przywozu żyta.

Rozporządzenie Nr. 131 zezwala na bezcłowy wwóz kartofli tylko przy przedłożeniu wymienionych w tem rozporządzeniu zaświadczeń.

RUMUNJA. Zarządzenie z 21. 10. wprowadza zakaz wywozu broni i zakaz udzielania kredytów Włochom. Wywóz nafty nie został jednak zakazany.

SJAM. W uzupełnieniu noweli celnej, ustalającej stawkę od spirytusu denaturowanego, Generalny Dyrektor Ceł wydał okólnik o sposobie denaturowania.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji beczek żelaznych do niektórych olejów, oraz elektrycznych szaf - grzejników (electrical incubators).

SYRJA. Dnia 5 września br. ogłoszono w Palestynie listę towarów palestyńskich dopuszczonych do bezcłowego wwozu do Syrji na podstawie statutu celnego między obu wymienionemi krajami. Lista jest dość obszerna i obejmuje artykuły z różnych branż produkcji.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Proklamacja z 19-go września br. przyznaje towarom francuskim, należącym do grupy, która z początkiem lata br. objęta została zwyżką celną w postaci stosowania taryfy maksymalnej, — korzystanie ze stawek taryfy pośredniej.

WĘGRY. Rząd węgierski uchylił na okres do 31 sierpnia 1936 r. cło przywozowe na melasę. które według poz. 175 węg. tar celnej wynosiło dotychczas 1 kor. od 100 kg, o ile melasa nie była importowana

na cele hodowlane; melasa importowana na cele hodowlane była już i dotychczas wolna od cła.

Melasa nie figuruje na liście towarów, zakazanych do przywozu do Węgier.

WIELKA BRYTANJA. Decyzja władz celnych z 8 października ustala cło na kule stalowe, używane w młynach kulkowych.

WŁOCHY. Rząd wprowadził przymus eksportu ciążących na rynku zapasów surowego jedwabiu, nici, przędzy, tkanin itp., pochodzących z r. 1934 i lat poprzednich. Ilości niesprzedane będą od 1. 1. 1936 odebrane przez rząd.

W dniu 1 października br. wszedł w życie dekret król. z daty 25 września br. podnoszący znacznie podatek od sprzedaży olejów mineralnych i ich pozostałości, a mianowicie: (cyfry w nawiasach oznaczają wysokość podatku przed wprowadzeniem dekretu):

Poz. wł. tar.	Nazwa towaru	Wys. pod. od q	
643a-3	Oleje min. surowe inne	lir. 125,—	(68,—)
643b	Oleje min. smarowe:		
	1) oleje białe do transfor.	lir. 130,—	(75,—)
	2) inne	lir. 112,—	(55,—)
643c	Nafta	lir. 195,—	(150,—)
643e	Oleje min. inne	lir. 210,-	(102,—)
644a	Pozostałości po dystyl. olej. min.:		
	a) o gęstości ponad 0,880 przy temperat. 15° C.	lir. 50,—	(32,—)
	b) o gęstości od 0,850—0,880 przy temperaturze 15° C.	lir. 110,—	(73,—)
644c	Pozostałości po dystyl. innych olej. min.	lir. 125,—	(68,—)

Utrzymany został w mocy podatek sprzedażny od benzyny (poz. 643 d) w wysokości lir. 261,— (161), ustalony dekretem z 30 sierpnia br., oraz od pozostałości podystylacyjnej olejów min. o gęstości nie mniejszej jak 0,900 przy temperat. 15° C. (poz. 644 a) c) w wysokości lir. 0,40 od 100 kg.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka interesuje się w celu eksportu do Stanów Zjednoczonych A. P., Szwecji i Anglji, następującemi artykułami: kołdry dziecinne. dla niemowląt, wyprawki dla niemowląt. koronki klockowe, koronki wszelkiego rodzaju, chustki do nosa itp., porcelana, szkło, łyżki drewniane itd.. naczynia emaljowane, wiadra blaszane, wanny, zabawki. ozdoby choinkowe. wyroby koszykarskie. P/26628/49/Sz.

Firmy portugalskie interesują się importem smoły z Polski. P/27844/47/C.

Firma w Capetown (Unja Poł. - Afryk.) interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi wytwórniami różnych branż. P/27189/61/Ż.

Firma agenturowa w Kolumbji interesuje się artykułami wszelkiego rodzaju. P/27925/4B/Ż.

Firma w Sydney (Australja) interesuje się importem wszelkiego rodzaju chemikalij i szkła z Polski. P/21935/27/Ż.

Firma holenderska interesuje się importem prymusów i piecyków naftowych najnowszych typów. P/27690/44/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem blachy i drutu miedzianego. P/27683/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem. winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

SPECJALNE POSTULATY OKRĘGU IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI, DOTYCZĄCE TARYF KOLEJOWYCH.

Biorąc pod uwagę, że postulaty życia gospodarczego oraz branżowe opracowane są w Komisji rewizji taryf P. K. K.. wobec tego przedkładamy specjalne postulaty. dotyczące naszego rejonu.

Przemysł pomorski i nadnotecki powstał niesamorzutnie, lecz został stworzony sztucznie przez Niemców ze względów politycznych, przyczem drogą ulgowych taryf zagwarantowano temu przemysłowi warunki egzystencji. Obecnie przemysł ten pozbawiony został tych prerogatyw, co w wysokim stopniu utrudnia egzystencję i prosperowanie tego przemysłu. Należy przytem podkreślić. że jak źródła surowców, tak i rynki zbytu znajdują się na drugim końcu Polski i przewóz przez to jest niezwykle drogi i uciążliwy.

Oderwanie od tutejszego przemysłu pojemnego rynku zbytu Prus Wschodnich i Brandenburgji w znacznej mierze jeszcze przyczynia się do trudnego stanowiska tutejszego przemysłu. Stąd wynikają zasadnicze postulaty naszego okręgu:

1) Obniżka taryfy na **węgiel** i osobliwie na **miał węglowy.** Pozatem obniżka taryfy na **koks hutniczy,** również przywożony do stacyj Grudziądz i Mniszek z Czechosłowacji.

Tutejszy przemysł z powodu modernizowania palenisk specjalnie zużywa miał węglowy. Przy cenie zł. około 11.— za 1 tonę przewóz kosztuje średnio około zł 15,—. Konieczna jest obniżka taryfy na miał o przynajmniej 30%.

2) Obniżka taryfy na przewóz **surowca żelaznego,** żelaza sztabowego, stali sztabowej,

lemieszy i odkładni, blachy żelaznej, blachy stalowej, oraz materjałów śrubowych do stacji Grudziądz i Mniszek.

3) Obniżka taryfy na przewóz **wypałków pirytowych** wewnątrz kraju, celem umożliwienia Polsko - Belgijskim Zakładom Chemicznym w Toruniu przewóz do hut górnośląskich.

4) Obniżka taryf na przewóz materjałów **budowlanych** do Gdyni i stacyj wybrzeża morskiego. Wobec tego, że rozbudowa Gdyni nie postępuje w tempie robudowy portu i sprawa ta jest stałą troską Rządu i sfer gospodarczych, należy ułatwić i przyśpieszyć tę rozbudowę drogą obniżenia stawek przewozowych na cegłę i to do 250 km, t. j. do odległości pasa wielkich cegielń, oraz dla wapna do 300 km. W ten sposób zapewni się zbyt materjałów budowlanych polskim zakładom, dystansowanym przez zakłady, należące do Gdańska i gdańskich organizacyj.

5) Obniżenie taryfy na przewóz **wyrobów ceramicznych** na dalsze odległości, celem umożliwienia nasycania rynków wschodnich nadmiarem wysokowartościowej cegły pomorsko - nadnoteckiej.

6) **Zniesienie łamanego obliczenia przewoźnego na linji Herby Nowe — Gdynia.**

7) **Obniżenie taryfy na przewóz drzewa olchowego** w szczapach dla wędzarń w Gdyni i na wybrzeżu morskiem.

8) Obniżenie kosztów i usprawnienia transportu **ryb morskich i przetworów rybnych.**

9) Dopuszczenie **specjalnych zleceń** nadawcy towaru przy przesyłkach wagonowych za zaliczeniem.

— — — — — — — —

Usprawnienie i ułatwienie w taryfie przeładunkowej w zakresie **żeglugi śródlądowej.**

Uwzględnienie lokalnych potrzeb w zakresie komunikacji samochodowej.

OBNIŻKA NA KOSZTY PRZEWOZÓW SAMOCHODÓW PRZEZ PORTY POLSKIE DO RUMUNJI.

Od dnia 1 listopada b. r. obniżone zostały o około 20 proc. stawki opłat przewozowych na przewóz samochodów przez porty polskiego obszaru celnego do Rumunji.

SPRAWY SZKOLNICTWA HANDLOWEGO

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ROCZNEJ 3-KLASOWEGO KOEDUKACYJNEGO LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI, WYGŁOSZONE DNIA 10-GO LISTOPADA 1935 R. PRZEZ P. O. DYREKTORA ALEKSANDRA LUDWIKA SZULCA Z OKAZJI OBCHODU ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI I ŚWIĘTA LICEUM.

Ubiegły rok szkolny, będący drugi zkolei w życiu Liceum gdyńskiego, zaznaczył się dalszym rozwojem Zakładu, co znalazło, między innemi swój wyraz w uruchomieniu dwóch klas, do których z początkiem roku szkolnego zaczęło uczęszczać 40 uczniów i uczenic. Szczegółowe programy nauczania i wychowania zostały opracowane i zatwierdzone przez władze szkolne. Metody nauczania doznały pożądanego udoskonalenia i większego dostosowania do osiągnięcia koniecznych wyników w postępach uczącej się młodzieży.

W związku ze zwiększeniem się ilości młodzieży zamiejscowej, uruchomiony został internat dla uczniów w gmachu Obozu Emigracyjnego na Grabówku, gdzie zamieszkiwało w ciągu r. ub. przeciętnie 10 uczniów. Dzięki jednoczesnemu zwiększeniu się ilości młodzieży, mającej na miejscu rodziców i opiekunów, powstało przy Liceum — Koło Rodzicielskie. Równocześnie wzmogło się życie organizacyjne młodzieży Liceum przez rozwój takich organizacyj uczniowskich, jak: Bratnia Pomoc Uczniów Liceum Handlowego, Koło Szkolne L. M. i K. oraz Koło Szkolne Towarzystwa Popierania Budowy Publicznych Szkół Powszechnych.

W dniu 10 listopada r. ub. Liceum urządziło obchód Święta Niepodległości oraz uroczystej inauguracji Uczelni.

Bratnia Pomoc urządziła wzorem r. 1933, a więc drugą zkolei, sympatyczną uroczystość „Opłatka" w dniu 15 grudnia r. ub. — oraz II bal reprezentacyjny w dniu 23 lutego r. b.

Dnia 15 kwietnia r. b. młodzież licealna udała się z wycieczką do Gdańska, gdzie zwiedziła miasto i port, a następnie Sopoty.

Pierwszą wielką wycieczkę morską odbyła młodzież naszego Zakładu do Kopenhagi, wyruszając z Gdyni na s/s „Pułaskim" w dniu 10 maja r. b. W ciągu trzydniowego pobytu w Kopenhadze, wycieczka zwiedziła port, miasto i parę miejscowości na terenie Zelandji, poznając znaczną ilość objektów godnych widzenia. Przez cały czas wycieczką opiekował się specjalny delegat duńskiego ministerstwa oświaty, młodzieży zaś towarzyszyło kilka uczniów kopenhaskich szkół handlowych, z którymi nasza młodzież zadzierzgnęła węzły serdecznej przyjaźni i sympatji.

Dwa zdarzenia utkwiły na zawsze w pamięci uczestników naszej wycieczki. Chronologicznie pierwszym faktem były nasze

odwiedziny w Kobmandsskole, w kopenhaskiej szkole handlowej, gdzie po wymienieniu powitalnych przemówień, nacechowanych serdecznością z obu stron, oglądaliśmy niezwykle ciekawy film z t. zw. „szarego" życia codziennego Kopenhagi, nakręcony przez posterunkowego policji kopenhaskiej, sympatycznego p. Millera. Po zademonstrowaniu filmu młodzież polska powstała z miejsc i, pragnąc wyrazić swoją wdzięczność i uznanie za duńską gościnność, odśpiewała po duńsku jeden z duńskich hymnów p. t.: „Faedrelandsong". Wówczas to ponownie wstąpił na mównicę dyrektor kopenhaskiej szkoły i wzruszonym głosem oświadczył, że już wiele wycieczek cudzoziemskich przyjmowano w tej szkole, ale że żadna nie zrobiła tak wielkiego i sympatycznego wrażenia, oraz, że odwiedziny nasze pozostaną na zawsze we wdzięcznej pamięci obecnych Duńczyków.

Inne zdarzenie miało miejsce w dniu 13 maja, kiedy to poprzedzającej nocy nadeszła na statek żałobna wieść o śmierci Pierwszego Marszałka Polski ś. p. Józefa Piłsudskiego. Około godz. 10 wycieczka wraz z innymi pasażerami zgromadziła się na pokładzie, gdzie została odprawiona żałobna Msza św. do której służyło dwóch uczni Liceum, a po której poseł R. P. w Kopenhadze p. Sokolnicki odczytał orędzie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Tego samego dnia o godzinie 22-giej — s/s „Pułaski" odbił od brzegu, entuzjastycznie żegnany przez młodzież duńską okrzykami również i w języku polskim, których się nauczyła od naszej młodzieży, która zkolei odpowiadała okrzykami duńskiemi.

Należy zaznaczyć, że całkowity koszt wycieczki wynosił 76 zł od ucznia, co jednak wielu uczniów było w stanie pokryć jedynie dzięki pożyczkom uzyskanym we własnej organizacji Bratniej Pomocy. Fundusze zaś Bratniej Pomocy zostały zebrane z imprez dochodowych oraz składek członków dożywotnich, którymi są przeważnie wybitni przedstawiciele życia gospodarczego Gdyni. Niezwykle hojnem poparciem finansowem w r. ub. cieszyła się Bratnia pomoc ze strony p. Konsula Generalnego Inż. Napoleona Korzona. Również w związku ze wspomnianą wycieczką muszę dodać, że dojście jej do skutku zostało w wysokim stopniu ułatwione dzięki życzliwemu poparciu i ułatwieniom, jakich nie skąpił Konsul Królewsko - Duński w Gdyni p. Dyr. Lucjan Byczkowski.

Przy końcu ubiegłego roku szkolnego uczęszczało do obu klas Liceum 37 uczniów i uczenic, z czego uzyskało promocję do klasy II-ej 19, przyczem jeden z promowanych uczniów zmarł, jeden został wydalony, jedna uczenica przestała uczęszczać, 6 uczniów i uczenic promocji nie uzyskało i jeden z pośród nich został również wydalony. Do klasy III-ej uzyskało promocje 7, w tem 2 warunkowo, z pośród zaś 5 pozostawionych na drugi rok 2 zostało wydalonych. Powyższa statystyka wskazuje, że jakkolwiek w ub r. szkolnym była stosunkowo niedostateczna ilość uczniów w Liceum, to jednak Rada Pedagogiczna stała zawsze na stanowisku, że okoliczność ta nie mogła mieć żadnego wpływu na należyty poziom naukowy i wychowawczy naszego Zakładu.

W naszem Liceum istnieje co roku w ciągu pierwszych tygodni roku szkolnego pewna fluktuacja w ilości uczęszczającej młodzieży, co jest spowodowane tem przedewszystkiem, że Liceum gdyńskie, jako jedyny w Polsce zakład naukowy o specjalizacji w handlu morskim, ściąga do siebie młodzież nietylko ze wszystkich stron Polski, ale i z zagranicy, która niejednokrotnie jest zmuszona przybywać do nas z opóźnieniem, z drugiej zaś strony — nie zawsze jest w stanie sprostać materjalnym warunkom bytu oraz nowym wymaganiom naukowym szkoły zawodowej.

W b. r. szkolnym było nowo przyjętych 37 uczniów i uczenic do kl. I. Na dzień 1 listopada br. ilość ta się ustabilizowała łącznie z powtarzającymi kl. I. na 33, w tem 12 uczenic i 21 uczniów, w klasie zaś II. 19 uczniów, w tem 2 uczenice. W ten sposób obecnie Liceum nasze liczy 38 uczniów i 14 uczenic — razem 52 uczniów i uczenic.

Ciekawą statystykę reprezentuje młodzież według stałego miejsca zamieszkania oraz struktury zawodowej rodziców uczniów i uczenic Liceum gdyńskiego. Wskazuje ona na coraz bardziej przenikające i rozszerzające się zainteresowania sprawą kształcenia młodzieży w kierunku handlowo - morskim w różnych klasach społecznych i to nietylko w Polsce, ale i poza jej granicami.

Na 52 uczniów i uczenic Liceum z Gdyni pochodzi 11, z powiatu morskiego 5, z pozostałej części województwa pomorskiego 8, z woj. poznańskiego 1, z woj. warszawskiego 8, z wojew. łódzkiego 7, z innych województw centralnych 2, z województw południowych 4, z Kresów Wschodnich 4, z zagranicy 2.

Na 52 uczniów i uczenic Liceum jest dzieci urzędników 7-ro, nauczycieli 3, wojskowych 2, rolników 4, kupców 14, rzemieślników 6, robotników 2, kapitalistów 4, emerytów 4, wolnych zawodów 2, innych zawodów 4.

43 uczniów i uczenic należy do wyznania rzymsko - katolickiego, 2 do wyznania grecko-katolickiego, 4 do wyznania ewangelicko-augsburskiego, 1 do wyznania prawosławnego i 2 do wyznania mojżeszowego.

Wśród uczniów jest jeden obywatel litewski, jeden obywatel łotewski i jeden obywatel Stanów Zjedn. A. P.

Warunkiem przyjęcia do Liceum jest ukończenie przynajmniej 6 klas gimnazjal-

nych starego typu, lub szkoły równorzędnej. Przeważająca większość posiada ukończone 6 klas gimnazjum, 4 ukończyło szkoły handlowe, 3 — 3 kursy seminarjum nauczycielskiego i 9 ukończyło 7 wzgl. 8 klas gimnazjum w tem 1 maturzysta.

Dzięki wykończeniu nowego gmachu przez Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, umieściliśmy w nim z początkiem bieżącego roku szkolnego internat, który liczy obecnie 19 uczniów Liceum, oraz uruchomiliśmy nowy internat dla dziewcząt, w którem znalazło narazie pomieszczenie 7 naszych uczenic.

W bieżącym roku szkolnym klasa 3 nie została uruchomiona ze względu na zbyt małą ilość uczniów promowanych w roku ubiegłym do tej klasy, co zkolei spowodowane zostało tem, że klasa ta rekrutowała się z 1-go rocznika Liceum, powołanego do życia w dniu 12 sierpnia 1933 r., kiedy to nie było dosyć czasu na zorganizowanie odpowiedniej propagandy przed początkiem roku szkolnego, przypadającym na dzień 20 sierpnia. To też w pierwszym roku szkolnym uczęszczało jedynie 15 uczniów i uczenic, z których w drugiej klasie pozostało, jak już zaznaczyłem, tylko 12, promowanych zaś zostało do klasy 3 siedmiu. Jakkolwiek zgłosiło się w ciągu lata dodatkowo do klasy III-ej — 4 absolwentów 2-letnich Liceów z Poznania, Bydgoszczy, Warszawy i Lwowa, to jednak liczba łączna 11 uczniów była niższą od wymaganego przez władze szkolne minimum w ilości 15 uczniów.

Od przyszłego roku szkolnego 3 klasa Liceum będzie miała charakter fakultatywny. W ten sposób, tak, jak zresztą dotychczas, kurs nauki w pierwszych 2 latach będzie obejmował wykształcenie ogólno - zawodowe, przy uwzględnieniu jednak zagadnień z dziedziny handlu morskiego, oraz będzie stanowił niezbędne uzupełnienie wykształcenia ogólnego, analogicznego w kilku przedmiotach do programów klasy 7 i 8 gimnazjum starego typu. To też po 2 latach nauki uczniowie będą zdawać egzamin, stanowiący maturę licealną, a dający wszystkie prawa cywilne i wojskowe, przysługujące 2-letnim Liceom. Natomiast klasa 3 naszego Liceum będzie stanowiła nadbudówkę, poświęconą wyłącznie zagadnieniom handlowo - morskim i pokrewnym. Sprawa powyższej reorganizacji struktury nauk naszego Liceum znajduje się obecnie na najlepszej drodze ostatecznego załatwienia ze strony władz szkolnych.

Różnica pomiędzy 2 letnim kursem nauk naszego Liceum, nie mówiąc już o 3-ej klasie specjalnej, która w szkolnictwie handlowem stopnia licealnego nie ma dzisiaj w Polsce precedensu, a 2 letniemi liceami handlowemi polega nietylko na tem, że program naszego Liceum uwzględnia zagadnienia handlowo - morskie, ale i również na tem, że naszym bezpośrednim celem naukowym i wychowawczym jest przygotowanie młodzieży do pracy zawodowej w przedsiębiorstwach w ten, czy inny sposób związanych z portem, a więc znajdujących się w specjalnych warunkach pracy i mających w stosunku do pracowników specjalne wymagania. To też konieczność osiągnięcia tego zadania zmusza nas do bliższego zaznajomienia młodzieży z zagadnieniami portowemi w Gdyni i Gdańsku, oraz zagranicą, czego przykładem jest wspomniana wycieczka do Kopenhagi.

Z tego powodu są wprowadzone w Liceum gdyńskiem dwa języki obce: angielski i niemiecki, tak potrzebne w handlu morskim, i dlatego obowiązujące wszystkich uczniów, w przeciwieństwie do jednego języka obcego w innych dwuletnich liceach. W b. r. szkolnym zostały ponadto wprowadzone nadobowiązkowe języki włoski i rosyjski, wprowadzenie zaś francuskiego jest kwestją najbliższej przyszłości. Z tego samego względu dokładamy starań, aby młodzież odbywała w czasie wakacyj letnich praktyki w przedsiębiorstwach portowych, które są uzyskiwane dzięki poparciu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Usiłowania nasze już wydały pożądane wyniki, gdyż obecnie wszyscy prawie zeszłoroczni absolwenci dwuletniego kursu nauk naszego Liceum mają posady, otrzymując od kilkudziesięciu do 175 zł. miesięcznie, co po parumiesięcznych praktykach oraz w obecnych kryzysowych czasach masowego bezrobocia nawet wśród ludzi z wyższem wykształceniem lub dłuższą praktyką zawodową jest objawem całkowicie zadawalającym.

Jednakowoż, nie ziszczenie marzeń o ciepłej posadce przy biurku, marzeń, pokutujących niestety szeroko w naszem społeczeństwie, jest końcowym celem, jaki winien przyświecać naszym absolwentom, lecz osiągnięcie stanowisk samodzielnych i kierowniczych w życiu gospodarczem, rozwinięcie szeroko zakrojonej własnej inicjatywy i energji w tylu dziedzinach handlu morskiego, które leżą jeszcze odłogiem i czekają na wiele przedsiębiorczych jednostek — oto zadania, do spełnienia których przeznaczamy przynajmniej najzdolniejszych z naszych przyszłych absolwentów.

Żadna, najlepsza nawet na świecie, szkoła handlowa nie jest w stanie wyprodukować gotowych kupców, a cóż dopiero mówić o kupcach morskich, na skalę międzynarodową, których tak bardzo potrzebuje Polska. Minie zpewnością jeszcze szereg lat, zanim pierwsi z absolwentów Liceum gdyńskiego zaczną stawiać pierwsze samodzielne kroki w handlu morskim. Lecz chwila ta musi nastąpić i nastąpi, a Liceum gdyńskie będzie uważało swoje zadanie za spełnione w przeszłości, jeżeli nawet nieznaczny odsetek z pośród jego byłych uczniów zacznie realizować własną inicjatywą i pracą końcowy etap zadań go-

spodarczych Rzeczypospolitej w dziedzinie handlu morskiego, wynikających z dostępu do morza, posiadanie własnego portu i własnej floty handlowej.

Liceum nasze opiera swój byt materjalny w pewnej części na opłatach za naukę uczniów, oraz, w lwiej części, na subwencjach władz szkolnych, które będąc wyrazem polityki oświatowy gospodarczej Państwa, popierają w sposób zupełnie specjalny Liceum Handlowe w Gdyni, nie skąpiąc swej życzliwości w stosunku do potrzeb i postulatów naszego Zakładu. To też wyrażam niepłonną nadzieję, że młodzież Liceum, pamiętając stale o ofiarach Państwa i swoich rodziców lub opiekunów, łożących na koszta jej utrzymania, wychowania i wykształcenia, nie zawiedzie pokładanego w niej zaufania nietylko w czasie pobierania nauki, ale i również w przyszłości przy spełnianiu wielkich zadań, które podejmuje się osiągnąć.

Na zakończenie nie mogę pominąć okazji, ażeby nie wspomnieć jeszcze o jednem. Od chwili utworzenia Liceum Handlowego w Gdyni w ciągu 2 lat dyrektorem jego był pan dyr. Józef Kawczyński, który mimo piastowania urzędu wicedyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, znajdował zawsze dość czasu i energji, aby, otaczając życzliwą opieką wiotki organizm młodej szkoły, Liceum mogło wyrosnąć i spotężnieć pod Jego kierownictwem. Z chwilą przyjęcia zaszczytnego pełnienia obowiązków dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, stało się fizyczną niemożliwością dla p. dyr. Kawczyńskiego bezpośrednie kierowanie naszem Liceum. Jednakowoż p. dyr. Kawczyński łaskawie przyrzekł nietylko dalszą życzliwą opiekę nad naszym zakładem, ale i również swoją współpracę w dziele kształcenia młodzieży.

Sądzę, iż będę wyrazem uczuć zarówno grona nauczycielskiego, jak i rodziców oraz młodzieży, jeżeli na tem miejscu złożę nasze gorące podziękowanie p. dyr. Kawczyńskiemu za jego prawdziwie serdeczny i zawsze życzliwy stosunek do nas.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA.

— **CENY SOLONYCH ŚLEDZI.** Ostatnie notowania solonych śledzi w porcie rybackim w Gdyni, z polskich połowów wolne od cła i zaimportowane oclone, loco port. Ceny rozumieją się za całą beczkę w złotych.

1. Polskie połowy „Mewa": Yarmoutskie matties FF 65, small matties FF 62, małe K — 59, puste FF C 55, takież FF K 51, szkockie: small matties FF 60, takież marki K. T. 48.

2. Importowane yarmoutskie: matfulls I trade 75, takież matties 69, takież small matties 66. Matties ordinary 65. Trójka 72. Stare yarmuotskie 45—55 zależnie od gatunku.

3. Importowane szkockie: Wick-Stronsay matties I trade 75, takież matfulls 78. Lerwick matties I trade 70, takież matfulls 75.

Matjasy: Stornoway large matjes za dwie półbeczki 130 (Lerwick 108), takież selected 120. Lerwick selected 98, takież medium 110. Lerwick medium 86.

4. Islandzkie autentyczne matjasy 130. norweska imitacja. — myte 105.

5. Norweskie: Sloe 500/600 sztukowe i 600/700 sztukowe 45. Vaar 500/600 sztukowe i 600/700 sztukowe 45. Śledzie cięte wszelkich wielkości 80.

Śledzie solone z polskich połowów „Mewy" nie mogą pokryć coraz to zwiększającego się zapotrzebowania na te śledzie. Sytuacja ta nakłoniła jednego z hurtowników w Łodzi (A. J. Berger Zgierska 18) do wypuszczenia na rynek falsyfikatów beczek polskich. Na starych a tanich śledziach holenderskich, niesumienna ta firma oznacza beczki napisem **Polskie — Mewe albo Polskie — Mewer,** spekulując na to, że te śledzie zeszłoroczne holenderskie uda się sprzedać jako śledzie z polskich połowów na Morzu Północnem. Przeciw tej nielojalnej konkurencji wszczęto już dochodzenia.

Należy mieć jednakże na uwadze, że ostatnio wprowadzone oznaczenia „Mewy" swoich śledzi znakami przypominającemi całkowicie śledzie holenderskie ułatwiają naśladownictwo przy pomocy starych śledzi holenderskich i przyczyniają się poniekąd do ich powodzenia.

— **KARTEL PUSZEK BLASZANYCH UNIEMOŻLIWIA EKSPORT KONSERW SZPROTOWYCH.** — Eksport konserw szprotowych w oliwie, posiadając duże a niewyzyskane możliwości, napotyka w swych usiłowaniach na duże przeszkody na gruncie własnym w kraju. Omawialiśmy już trudności otrzymania kredytu na rozbudowę urządzeń produkcyjnych. Nie mniej ważnem zagadnieniem to zabezpieczenie dla przemysłu konserwowego odpowiedniej ilości oleju soja, którego katastrofalny brak grozi wobec zarządzeń Ministerstwa Rolnictwa.

Jeszcze większym hamulcem dla możliwości eksportowych okazało się utworzenie w Warszawie kartelu sprzedaży puszek blaszanych t. zw. C.B.S., tj. centralnego biura sprzedaży opakowań blaszanych. Utworzenie tego monopolu, opartego na daleko posuniętej biurokracji, pociągnęło za sobą podrożenie natychmiastowe puszek do konserw. Dla eksportu konserw szprotowych koszta puszek są bardzo ważnym składnikiem. Przy cenie 45 gr za szproty w oliwie na puszkę przypadało 15 groszy, a po utworzeniu się kartelu nawet 18 gr. Dalszym rezultatem tego kartelu stało się zupełne nie liczenie się z wymaganiami odbiorców puszek. Klijent nie może stawiać teraz żadnych wymagań. Gdy dawniej poszczególne fabryki puszek kredytowały bardzo poważnie przemysł konserwowy, to obecnie kartel

żąda nietylko gotówkowej sprzedaży, ale nawet wysyłania naprzód zaliczek na zamówienia. Gdy dawniej wytwórnia konserw w Gdyni mogła otrzymać zamówione puszki w ciągu kilku dni, to obecnie biurokracja kartelowa wymaga czasu kilku miesięcy. Zapewne nie lepiej wygląda obsługa potrzeb przemysłu konserwowego jarzyn, owoców, mięsa itp.

Należy przypuszczać, że akcja czynników rządowych nie zapomni również o tem nowym, a tak bardzo już szkodliwym kartelu opakowań blaszanych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

— **MIĘDZYMINISTERJALNE KŁOPOTY POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.** Niezwykle interesujący materjał otrzymała Międzyministerjalna Komisja w Gdyni z dziedziny polskiego rybołówstwa morskiego. Okazuje się bowiem, że dotychczas celowe wysiłki w tem ważnem dziale naszej gospodarki dokonywane przez jedno Ministerstwo, nie mogły być realizowane ze skutkiem wobec braku uzgodnienia i zrozumienia w innych Ministerstwach.

Tak więc naprzykład wysiłki jednego Ministerstwa przy tworzeniu polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem, zostały bez pożądanego rezultatu, gdyż inne resorty prowadziły akcję mającą na celu zniszczenie tego rybołówstwa.

A w rybołówstwie przybrzeżnem wspaniały rozwój połowów szprotów nie znajduje zrozumienia i poparcia innych Ministerstw. Rolnictwo nie godzi się na przywóz dostatecznej ilości surowca potrzebnego do wyrobu oleju soja dla przemysłu konserwowego, a Komunikacja ustaliła taryfy uniemożliwiające korzystając z tego najtańszego pokarmu najszerszych warstw ludności w okolicach dalej od brzegu morskiego położonych.

Jedno Ministerstwo wydaje sumy miljonowe, budując chłodnie rybne i magazyny śledziowe w porcie rybackim Gdyni celem tworzenia własnego ośrodka dla importu towarów rybnych, podczas gdy inne resorty rozwój aparatu importowego, stworzony dużym wysiłkiem i wielkiemi kosztami, utrudniają i uniemożliwiają. I jeżeli np. w Gdańsku importerzy dzięki dewaluacji guldena uzyskali niższe koszta robocizny dla wykwalifikowanych robotników, to w Gdyni równocześnie koszta robocizny wzrastają, bo zakazuje się zatrudnianie, wyszkolonych i wykwalifikowanych robotników, a każe się zatrudniać robotników bez kwalifikacji ale za to z kartami portowemi. Gdy w Gdańsku niema świadectw przemysłowych, to w Gdyni u jednego z importerów śledziowych przeprowadza się egzekucję skarbową w sprawie spornej i niewyjaśnionej (wykupiono niższą kategorję świadectwa przemysłowego). Zezwolenia przywozowe otrzymują importerzy w Gdańsku szybko i sprawnie, podczas gdy importerzy w Gdyni potrzebują na to samo całe tygodnie czasu, co połączone jest z dużemi kosztami interwencji telefonicznych i telegraficznych. Przyznane już zezwolenia przywozu bardzo nieraz długo spoczywają w kancelarjach nie mogąc się doczekać ekspedycji do Gdyni.

Tych kilka przykładów wystarczy dla zorjentowania się w dotychczasowych niedomaganiach tej jednej dziedziny na terenie morskim i jak wielkie nadzieje pokładać należy w pracach obecnych czynników rządzących celem usunięcia tych dysproporcji.

(Komunikat Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

POŁOŻENIE NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU.

(Według danych Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu).

Miesiąc październik jest okresem największego nasilenia eksportowego w zakresie ziemniaków. Ceny w tym czasie się rokrocznie stabilizują ze względu na to, że jest to okres wykonywania umów z poprzednich miesięcy.

Należy stwierdzić, że już obecnie posiadamy dostateczne materjały statystyczne, wykazujące, że zbiór ziemniaków w Polsce był obfity i prawie wyłącznie ze względu na województwo poznańskie w sumie globalnej obniżył się około 10 proc. Szczególnie drobne warsztaty rolne posiadają dosyć towaru i jakościowo dobrego.

Podaż ziemniaków była dostateczna, jednak nie wykazywała takiej nerwowości jak w roku ubiegłym w sezonie jesiennym. — Wpływają na to 3 okoliczności:

a) potrzeba przechowania ziemniaków na paszę w związku z konjunkturą hodowlaną,

b) przeświadczenie, że ceny wiosenne będą wyższe od jesiennych,

c) że ze względu na suszę rolnik ma ułatwiony zbyt ziemniaków.

Nie wdając się w ocenę tych przesłanek, należy podkreślić, że dwie ostatnie mogą być zawodne.

W pierwszej połowie października ceny hurtowe wykazywały poziom dość wysoki. Płacono według oficjalnych notowań giełdowych zł. 4.25 — 5.25 za 100 kg. ziemniaków franko giełda. Przy tym parytecie producent w hurcie otrzymywał przeciętnie zł. 4.— za 100 kg. (od ceny giełdowej należy bowiem odliczyć koszty przewozu kolejowego około zł. 1.—). W drugiej połowie października wbrew oczywistej sytuacji rynkowej ceny giełdowe — wprawdzie nietransakcyjne, ale orjentacyjne — obniżyły się od zł. 3.75 — 4.25 za 100 kg. parytet giełda. Po tych cenach członkowie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu nie nabywali, płacąc z reguły ceny wyższe w przecięciu zł. 3.80 — 4.— za 100 kg. dla producenta.

W październiku wyszły znaczniejsze transporty sadzonek zagranicę, a mianowicie

do Belgji, Francji, Portugalji, Szwajcarji, Włoch. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt skoncentrowania się wszystkich najpoważniejszych eksporterów ziemniaków w ogólnopolskim Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu. Przedewszystkiem skupia Związek Eksporterów Ziemniaków poznańskich i pomorskich eksporterów. Poza Związkiem prawie niema eksporterów ziemniaków, szczególnie sadzeniaków.

Sadzeniaki kwalifikowane osiągnęły najniższą cenę zł. 6.25 i to na pierwsze odsiewy wysoko gatunkowe i znakomicie przygotowane do eksportu. Nieuznane sadzeniaki były nabywane przeważnie w tej samej cenie co jadalne. Zainteresowanie się zagranicy polskiemi sadzeniakami dzięki intensywnie prowadzonej zagranicą propagandzie związku branżowego, jest znaczne. Za moment bardzo utrudniający kalkulację eksportową przyjąć należy wygórowaną cenę worków, szczególnie lepszych, oraz za wysokie przewozowe kolejowe.

Ceny ziemniaków jadalnych w detalu rynkowym i sklepowym wahają się w granicach zł. 4.— do 5.— za 100 kg. loco piwnica.

PRZETARGI I DOSTAWY

PRZETARGI NA RÓŻNE MATERJAŁY DYR. P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) czyściwa bawełnianego;
2) filców prasowanych i izolacyjnych;
3) odlewów stalowych i maźnic stalowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dn. 3. XII. 1935 r. (poz. 1), 17. XII. 35 (poz. 2) i 20. XII. 35 r. (poz. 3).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 250 z dnia 30-go 10. 1935 r.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	18. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	20. 11.
s/s CIESZYN*	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	29. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	18. 11.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	20. 11.
s/s CIESZYN*	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	9. 12.
		ŁOTWA		
s/s ACHILLES*	18. 11.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	18. 11.
s/s SIRIUS*	25. 11.	co tydzień	s/s SIRIUS*	25. 11.
		Ryga		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	8. 12.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	24. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	27. 11.
	8. 12.	co 2 tygodnie		11. 12.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	24. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	27. 11.
	8. 12.	co 2 tygodnie		11. 12.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	19. 11.
	7. 12.	co 8 dni		7. 12.
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	8. 12.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	23. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	26. 11.
	7. 12.	co 14 dni		10. 12.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	19. 11.
	7. 12.	co 10 dni		7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	28/30. 11.
	11. 12.	co 2 tygodnie		12. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	18. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	18. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	19. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	19. 11.
s/s ALEXANDRA	23. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	23. 11.
s/s TCZEW	26. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	26. 11.
s/s ALBERT	30. 11.	2 razy w tygodniu	s/s ALBERT	30. 11.
		Bremen		
s/s ACHILLES*	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	18. 11.
s/s SIRIUS*	25. 11.	co tydzień	s/s SIRIUS*	25. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	20. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	21. 11.
	27. 11.	co tydzień		28. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29 11.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	18. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	18. 11.
s/s AKERSHUS	25. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	25. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	19. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	25. 11.
		co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	21. 11.
		co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	25/27. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA*	28. 11.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	21. 11.
s/s LUBLIN*	25/27. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	28. 11.
s/s SVANHOLM	20. 11.	**Manchester/Liverpool**	s/s SVANHOLM	20. 11.
s/s KATHOLM	27. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KATHOLM	27. 11
s/s UFFE	4. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	4. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	23. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	23. 11.
s/s HAARLEM	30. 11.	co tydzień	s/s HAARLEM	30. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	18. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	18. 11.
s/s FAUNA	25. 11.	co tydzień	s/s FAUNA	25. 11.
		Rotterdam		
s/s PUCK	19. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	20. 11.
s/s CHORZÓW	26. 11.	co tydzień	s/s CHORZÓW	27. 11.
s/s NIOBE	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	18. 11.
s/s PRIAMUS	25. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	25. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	21. 11.
s/s BUTT	2. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	2. 12.
s/s WIBORG	ok. 22. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 22. 11.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	19. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	20. 11.
s/s ŚLĄSK*	26. 11.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	27. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	21. 11.
s/s BUTT	2. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	2. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s SONGDAL	26. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s EIKHAUG	17. 12.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	19. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	23. 11.
	13. 12.	co 2 tygodnie		7. 12.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	9. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s MELILLA	22. 11.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
s/s NEPTUN	26. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s IBERIA 25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO 27. 1.
s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.
s/s CITTA DI BERGAMO 16. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 17. 11.
s/s NORRUNA 20. 11. m/s NORDLAND* 29. 11. m/s VIKINGLAND* 2. 12.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s VASALAND* 13/16. 11. s/s FRYKEN 24. 11. m/s NORDLAND* 1. 12. m/s VIKINGLAND* 13/14. 12.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL 26. 11. s/s EIKHAUG 17. 12.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA* 20/21. 12.
	B. Porty dalsze	
s/s CLIFFWOOD* 23. 11. s/s SAGAPORACK* 7. 12.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CARPLAKA* 23. 11. s/s SCANYORK* 27. 11. s/s CLIFFWOOD* 7. 12.
m/s PIŁSUDSKI* 26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 30. 11.
s/s MELILA 22. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILA 22. 11.
m/s PACIFIC **4. 12.**	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SUECIA 13. 11.
s/s ORIENT 25. 11. s/s HERAKLES 11. 12. s/s ATLANTA 25. 12. s/s EQUATOR 12. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MODESTA 25. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s HAMMAREN	28. 11.
m/s KLIPPAREN	24. 12.	co miesiąc		
m/s HAMMAREN	1. 3.			
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s GLENAPP	25. 11.
		co 3 tygodnie	s/s CITY OF HEREFORD	30.11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	s/s RINDA	20. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s TORONTO	17. 11.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s UDDEHOLM	19. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TOLEDO	14. 11.
m/s RYDBOHOLM	4. 12.	co 10 dni na wejściu		
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co miesiąc	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 listopada:

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wyladowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.
s/s CARSTEN RUSS dodatk. lin. po saletrę do portów Finlandji, Lenczat.
s/s EGON z portów zachodnio-szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s HELGA FERDINAND z rudą, Lloyd Bałtycki.
s/s BRAVORE ze złomem, PAM.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.
s/s FINSE z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s ESBJÖRN po węgiel. Rothert & Kiłaczycki.
s/s ROMEO po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s WESTPHALIA lub LOTTE HALM po cukier, Behnke & Sieg.
s/s SCANDIA po węgiel, Speed

19 listopada:

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji. tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po wyładowaniu tam i ładowaniu do Londynu, po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, oraz przyjęcia pasażerów i emigrantów, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
m/s UDDEHOLM lin. z portów zat. Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.

20 listopada.

s/s NORRUNA lin. z portów Lewantyńskich tylko dla wyładowania. Polska — Lewant.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopehagi dla wyład. i ładowania. Reinhold.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania. Reinhold.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po wyładowaniu tam i ładowaniu do Hull, po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s ORIENT po węgiel, Speed.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.
s/s HELGA FERDINAND po wyładowaniu rudy staje pod ładunek węgla. Rummel & Burton.

21 listopada:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.
s/s MONA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s SKAGATIND po węgiel. Bergenske.
s/s SENANG po ładunek żelaza. Behnke & Sieg.

22 listopada:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s MELILLA lin. po ładunek do portów Hiszpanji. Portugalji i Marokka.
s/s KRISTINE I po cukier. Behnke & Sieg.
s/s GLÜCKAUF po węgiel. Bergenske.

23 listopada:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku. Amer. Sc. Line.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku/Filadelfji via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s FYLLA po cukier, PAM.
s/s BRITT po węgiel, Bergenske.
s/s SKODSBORG po węgiel, Bergenske.
s/s KORSBERG po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel. PAM.

24 listopada:

s/s FALKEN lin. z Rygi. Liepaji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s FRYKEN lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska — Lewant.
s/s CITY OF HEREFORD lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania do portów bałtyckich i francuskich, Reinhold.
s/s JANIS FAULBAUMS po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s RIBERSBORG po węgiel. PAM.

25 listopada:

s/s BALTONIA lin. (lub 26-go via Gdańsk) z Londynu z towarami; przed odejściem do Gdańska i powrotem stamtąd — tylko do wyładowania. Pol. Z. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. (lub 26/27 via Gdańsk) z Hull z towarami: przed odejściem do Gdańska i powrotem stamtąd — tylko do wyładowania, Polbrit.
s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska, dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska, tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s MODESTA, lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania. Żegluga Polska.
s/s IBERIA, lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ORIENT lin. z portów Am. Południowej dla wyładowania, Bergenske.
m/s WERNER VIMAN ze złomem, PAM.
s/s OSBUR po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BERTA po węgiel, Speed.
s/s ZEPHYROS po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s SÄRIMNER z rudą. Behnke & Sieg.
m/s HAGAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s VASSILIOS A. POLENES, po węgiel. Behnke & Sieg.

26 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pas., pocztą i towarami, Gdynia Ameryka, Linje Żeglugowe.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s SENGDAL lin. po ładunek do Jaffy, Haify. Beirut i Aleksandrji. Rummel & Burton.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
ż/m SURSUM CORDA po ładunek żelaza. Behnke & Sieg.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 listopada 1935 r. | NR. 33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Postulaty gospodarczych sfer portowych

W ramach konferencji z Międzyministerjalną Komisją Współpracy z Samorządem gospodarczym zagadnienia, związane z funkcjonowaniem portu gdyńskiego stanowiły samodzielny dział w pracach konferencji. Było to niezbędnem dla uwypuklenia całokształtu tych zagadnień w wielu wypadkach specyficznych i przez to mało znanych, jak również i dla powiązania ze sobą poszczególnych problemów portowych. Jest rzeczą oczywistą, że w ramach konferencji nie było można przedstawić obszernie wszystkich spraw bieżących, wymagających skądinąd terminowego załatwienia. Należało więc siłą rzeczy uwzględnić jedynie zagadnienia najważniejsze i najbardziej palące, a pozatem noszące cechy zagadnień ogólnych, odnoszących się do kompetencji przedstawicieli ministerstw, które w komisji były reprezentowane.

Na czoło tych zagadnień wysunięta została sprawa zasadnicza zasad, na których administracja portu powinna się zdaniem gospodarczych sfer portowych, opierać.

Zagadnienie reformy administracji portu, podniesione już przed 4 laty, w niczem nie utraciło na swej aktualności.

Rozwój Gdyni, jako ośrodka handlowego, aczkolwiek czyniący dosyć wolne postępy jak również zmiana charakteru obrotów portowych przyczyniły się do wytworzenia różnorodności czynności handlowych administracji portowej. Z tej racji władze portowe muszą rozstrzygać problemy i zagadnienia o znaczeniu coraz większem, sięgające głębiej życia gospodarczego. System urzędowy pracy administracji portowej staje wobec tego coraz częściej w kolizji z potrzebami życia.

Sytuacja obecna w Gdyni jest pod pewnym względem paradoksalna. Naczelnik Urzędu Celnego, gdyńscy reprezentanci władz kolejowych, Naczelnik Urzędu Skarbowego — mają na swoich odcinkach większe kompetencje i większą swobodę działania, niż Dyrektor Urzędu Morskiego, a więc dyrektor portu. O ile powtarzane przez gdyńskie koła gospodarcze od szeregu lat żądania decentralizacji wszelkich władz na rzecz władz lokalnych w Gdyni dały pozytywne i nieraz znaczne efekty w odniesieniu do władz celnych, kolejowych itd., to w zakresie administracji portu system centralistycznego załatwiania wszelkich spraw utrzymał się prawie że w pełni. Do zatwierdzenia do Ministerstwa Przemysłu i Handlu idą stale rzeczy niewątpliwe o charakterze wykonawczym, gdzie Ministerstwo nic prawie nie ma już do dodania albo ujęcia. Wskutek tego zmiana tej czy innej opłaty portowej, podpisanie tej lub innej umowy dzierżawnej, połączone zawsze jest z procedurą niesłychanie długą, podczas gdy życie wymaga nieraz rozstrzygnięcia odręcznego.

Podobnej decentralizacji domaga się polityka inwestycyjna w porcie. O ile inwestycje podstawowe: nabrzeża, tory kolejowe, pierwsze magazyny i dźwigi — miały charakter inwestycyj niewątpliwie potrzebnych, o tyle obecnie każda nowa inwestycja jest ściśle zespolona z bieżącemi potrzebami handlowej eksploatacji portu i nie może być bez większego ryzyka zadecydowana bez zupełnie szczegółowego uzgodnienia jej z tymi, którzy w porcie pracują. Dlatego też także dalsza rozbudowa portu musi być prowadzona nie z Warszawy, a na miejscu.

Wreszcie zmiana rządów centralistycznych na zdecentralizowane konieczna jest ró-

wnież w zakresie gospodarki finansowej w porcie. Powiększenie ilości urzędników na tym lub innym odcinku, zamówienie potrzebnego sprzętu przeładunkowego, uskutecznienie tego lub innego wydatku, którego wymagać będzie konkurencja z innemi portami — nie może czekać na zatwierdzenie z Warszawy.

Gdyńskie koła gospodarcze uważają, że dalszy rozwój portu jest możliwy dopiero po zasadniczem zreformowaniu zasad administracji portowej, przy zachowaniu 3-ch następujących zasad: 1) przeniesienie zarządu portem z Warszawy do Gdyni; 2) przyciągnięcie do współadministracji portem gdyńskich kół gospodarczych; 3) zapewnienie portowi gdyńskiemu samodzielności budżetowej i personalnej.

Zważywszy, że powyższa reforma administracji portowej, wymagająca zmian ustawowych, musi potrwać czas jakiś, gdyńskie koła gospodarcze proszą o następującą reformę prowizoryczną: 1) rewizja budżetu Urzędu Morskiego i uznanie zasady jego nienaruszalności in minus; 2) rozszerzenie kompetencyj Dyrektora Urzędu Morskiego w zakresie bieżących zagadnień eksploatacyjnych; 3) rozszerzenie kompetencyj Tymczasowej Rady Portowej.

Jeśli chodzi o sprawy żeglugowe, to w pierwszym rzędzie uzasadniona została w czasie konferencji przez przedstawiciela Związku Armatorów Polskich konieczność rozbudowy polskiej floty handlowej, zarówno w dziedzinie żeglugi regularnej, jak i żeglugi nieregularnej (trampowej). z uwagi na sprzyjający moment konjunkturalny, oraz ze względu na polski bilans płatniczy, dla którego dopływ dewiz z frachtów morskich stanowi poważną pozycję, jak również i ze względu na rolę, jaką odgrywa żegluga morska w kształtowaniu się naszego handlu zagranicznego oraz rynku pracy

Pomimo, że polska flota handlowa wyrażać się będzie. nawet po wejściu na linję wykańczanego na stoczni w Monfalcone motorowca „Batory“, jedynie 1½ pro mille w stosunku do tonażu światowego, odgrywa ona jednak coraz większą rolę w polskiem gospodarstwie narodowem, czego dowodem jest fakt, że 27% linij regularnych wychodzących z Gdyni/Gdańska. obsługiwanych jest przez polską banderę. Statystyki wzrostu przewozów, zwłaszcza na linjach regularnych, wykazują dobitnie, że nasza flota handlowa często toruje drogę eksportowi polskiemu.

Obecna sytuacja międzynarodowej żeglugi morskiej sprzyja rozbudowie nowo powstających flot handlowych. Reglamentacja obrotu międzynarodowego i podział transportów morskich stoją ze sobą nieraz w ścisłej łączności, jak na to wskazują najnowsze umowy handlowe .zawierane przez Wielką Brytanję. Przejawiająca się również od paru tygodni tendencja do podwyżki frachtów morskich. oraz wzrastający popyt za tonażem, pozwalają z mniejszem ryzykiem organizować niektóre połączenia regularne i otwierają pewne możliwości dla żeglugi nieregularnej, Rozbudowa obu tych działów naszej floty handlowej winna następować równomiernie. Należy tu mieć na uwadze rozbudowę linij regularnych, albowiem obecny moment, bardzo korzystny dla obsady niektórych szlaków, może się już więcej nie powtórzyć. Rozbudowa ta winna mieć miejsce szczególniej w tych kierunkach, na których zatrudnione są obecnie statki charterowane, albowiem ich wyniki eksploatacyjne dają dostateczną gwarancję dla postawienia analogicznego tonażu polskiego.

Podkreślić należy również z całym naciskiem, że obecny moment konjunkturalny sprzyja w dużym stopniu rozwojowi żeglugi nieregularnej. Dostateczna ilość ładunków masowych, jak np. węgiel, drzewo, zboże itd. pozwala, przy zmniejszonej nieco konkurencji zagranicznej, na racjonalną kalkulację żeglugi trampowej. Dziedzina ta pozostaje szeroko otwartą dla inicjatywy prywatnej. Ładunki masowe są i będą stałem zjawiskiem w naszym handlu zamorskim, wobec czego i przewóz morzem powinien odbywać się pod polską banderą. Rozbudowa i rozwój przedsiębiorstw prywatnych powinny mieć miejsce w ścisłem współdziałaniu z czynnikami rządowemi. Ustawowe ramy dla tego poparcia i pomocy stwarza ustawa z dn. 25 listopada 1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej (Dz. Ust. Nr. 125 poz. 891) pozostająca dotychczas ustawą papierową z uwagi na brak przepisów wykonawczych, zapowiedzianych w jej art. 8. Ustawa ta przewiduje pomoc państwową dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez:

1) udzielanie taniego kredytu lub gwarancji państwowej na inwestycje, zakup i remont statków,

2) przez częściowy zwrot opłat kanałowych,

3) przez uwolnienie przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na lat 15.

Zrealizowanie zasad tej ustawy w formie wydania przepisów wykonawczych, mogłoby się wydatnie przyczynić do zwiększenia naszej floty trampowej, która z natury rzeczy może interesować kapitał prywatny. Wpływ zaś tego kapitału i jego stopień zainteresowania mogą ze swej strony oddziałać w sposób decydujący na rozwój polskiego trampingu.

Koniecznym elementem rozbudowy polskiej marynarki handlowej jest postawienie jej na równi tak pod względem warunków ustawowych, jak i warunków faktycznych, z banderami obcemi.

W tym celu należałoby przyspieszyć prace legislacyjne, by nasze ustawodawstwo morskie ściśle dotrzymywało kroku ustawodawstwom obcym, o ile chodzi o międzynarodowe porozumienia żeglugowe. Chodzi tu w szczególności o wydanie szeregu rozporządzeń wykonawczych do ratyfikowanej już przez Polskę międzynarodowej konwencji o

bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie w r. 1929, jak również i o ratyfikowanie dwóch konwencyj brukselskich z roku 1910, dotyczących zderzania się statków na morzu, oraz ratownictwa i pomocy morskiej.

Dalej należałoby zwolnić wszystkie polskie przedsięb. żeglugowe od podatku i opłat państwowych, na wzór zwolnienia, z którego korzysta Spółka Akcyjna „Żegluga Polska“ na podstawie ustawy z dnia 17 marca 1932 o przekształceniu Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska“ na Spółkę Akcyjną. Zwolnienie to winno obejmować nietylko podatki i opłaty państwowe, lecz również i wszelkie dodatki samorządowe, wymierzane prawie zawsze w wysokości podatków państwowych i obciążające w dużym stopniu pozostałe polskie przedsiębiorstwa żeglugowe. Podstawą dla zwolnienia mogłaby być ustawa z dnia 25 listopada 1925 o popieraniu żeglugi morskiej (Dz. Ust. Nr. 125, poz. 891), a względami przemawiającemi za wprowadzeniem takiej ulgi dla polskiej marynarki handlowej są argumenty konkurencyjności, albowiem inne bandery korzystają również w szerokiej mierze ze zwolnień podatkowych.

Jako następny warunek o charakterze prawnym niezbędny dla rozwoju polskiej marynarki handlowej, jest zreformowanie ubezpieczenia społecznego w stosunku do personelu zatrudnionego przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe z uwzględnieniem postulatów przedłożonych czynnikom rządowym przez Związek Armatorów Polskich.

Znieść 2%-ową opłatę stemplową, uiszczaną od biletów okrętowych, z wyjątkiem żeglugi przybrzeżnej, na podstawie art. 92 ustawy o opłatach stemplowych. Należy dodać, że w rozporządzeniu wykonawczem Ministra Skarbu do ustawy o ulgach w opłatach stemplowych, od pism, stwierdzających czynności prawne w portach polskiego obszaru celnego (Dz. Ust. poz. 937 z r. 1934), została ta sprawa pominiętą, mimo odnośnych starań tut. organizacyj gospodarczych.

W zakresie inwestycyj portowych sfery gospodarcze portowe wskazały na konieczność kontynuowania prac inwestycyjnych, mających przedewszystkiem na celu usprawnienie już istniejącego aparatu portowego, a dalej przystosowanie portu gdyńskiego do wykonania zadań, wynikających z jednej strony z prac jego w zakresie ściągnięcia nowych ładunków tranzytowych a z drugiej w kierunku rozwoju portu, jako ośrodka przemysłowego o charakterze morskim.

Zainteresowane sfery portowe stwierdziły, że akwizycja wielkich ładunków, przechodzących dotąd przez porty obce wzgl. drogą lądową, dobiega końca. Do zdobycia pozostaje jeszcze, w obecnem stadjum obrotów handlu zagranicznego Polski około 250 tys. ton wysoko cennej drobnicy, przedstawiającej wartość ogólną około 200 miljonów złotych.

Pozatem Gdynia liczyć się musi w swej pracy inwestycyjnej z ewentualnością obsługi całego handlu zamorskiego Polski, która może zaistnieć w wypadku, podobnym do przesilenia w stosunkach polsko-gdańskich na tle perturbacyj, wywołanych przez dewaluację guldena gdańskiego.

Do rzędu inwestycyj pilnych należy pogłębienie basenów przy nabrzeżach szwedzkiem i holenderskiem celem umożliwienia przybijania do tych nabrzeży statków o większem zanurzeniu w związku z tem, że obecnie przewozi się węgiel z Gdyni większemi statkami do krajów dalekich.

Do równie pilnych inwestycyj należy również budowa 2 magazynów, jednego dla śledzi na nabrzeżu Angielskiem, a drugiego dla towarów masowych na nabrzeżu Rumuńskiem w wolnej strefie.

W celu wzmożenia zdolności przepustowej portu gdyńskiego w zakresie ładunków drzewnych koniecznem jest wykończenie placów firmy „Port Drzewny“ wraz z 3 pirsami.

Do inwestycyj o większym zakresie, jednak niezbędnym do rozpoczęcia już obecnie należą przedłużenie Mola Pasażerskiego o 300 m² oraz budowa Kanału Przemysłowego o długości 2000 mb. Przygotowanie tego kanału oraz terenów do niego przylegających jest nieodzownym warunkiem dalszego rozwoju przemysłu. Obecnie bowiem nie posiada port w Gdyni w porcie przemysłu, nastawionego na obrót zamorski.

Dla należytego wykorzystania wolnej strefy konieczną jest budowa magazynów drobnicowych na nabrzeżu Rumuńskiem o powierzchni ca. 20.000 m², zaś dla ściągnięcia do portu gdyńskiego handlu zbożem niezbędnem jest intensywne kontynuowanie budowy elewatora zbożowego.

Praca przeładunkowa w porcie wymaga również nowych inwestycyj w dziale dźwigów na nabrzeżach portowych.

Według obliczeń sfer portowych dla należytej obsługi przeładunku towarów w porcie koniecznem jest zainstalowanie na różnych nabrzeżach jeszcze 57 dźwigów i 1 zasobnika samoważącego dla rudy o nośności 200 ton.

Szereg bardzo poważnych postulatów i zastrzeżeń wysunęły sfery portowe w stosunku do rozbudowy sieci kolejowej w obrębie portu.

Stwierdziły one mianowicie, że od chwili rozpoczęcia budowy węzła kolejowego Gdyni wskazywano na wadliwość tej budowy. Tory nabrzeży zostały źle rozplanowane, tory stacyjne źle rozłożone. Jako przykład podano rozbudowę dużych poszczególnych grup torów z zupełnem zaniedbaniem rozbudowy torów łącznikowych między grupami i w szczególności torów wyciągowych. Cały szereg podobnych błędów spowodował duże trudności w ruchu wagonowym w obrębie portu, które potęgują się ze względu na dalsze braki torów w porcie. Wprawdzie kolej wykonuje w dal-

szym ciągu inwestycje, jednakże niezawsze są one uzgadniane z potrzebami gospodarczemi, powstają stąd łatwo ujemne konsekwencje, których późniejsze usunięcie przedstawia trudności, nieraz niemożliwe do usunięcia.

Jako na inwestycje naglące wskazanem zostało na konieczność rozbudowy dalszych torów odstawczych dla węgla, przeładowywanego na nabrzeżach Szwedzkiem, Śląskiem i Duńskiem oraz na torach t. zw. „Wykopu“, gdzie nie można już obecnie pomieścić nadmiaru wagonów. Zwrócono również uwagę na brak dostatecznej ilości wag kolejowych, zwłaszcza na „Wykopie“.

Dla przeprowadzenia racjonalnej pracy rozrządowej na nabrzeżach, konieczne są urządzenia mechaniczne dla przetaczania, czy to we formie traktorów tankowych, czy to w formie kabestanowych i pociągaczek linowych.

W zakresie taryf sfery portowe domagają się wprowadzenia jako generalnej zasady szybkości decyzji, zwłaszcza jeśli chodzi o taryfę tranzytową. Minister Komunikacji winien upoważnić osobę, która w tych sprawach powinna decydować bez porozumienia się z całym szeregiem innych ministerstw, komitetów i komisyj i dawać decyzję najpóźniej w ciągu 48 godzin od chwili zapytania, a w nagłych wypadkach nawet w drodze telefonicznej, jak to ma miejsce w Niemczech. Walka z konkurencją innych kolei tylko na tej drodze może dać wyniki.

Wszystkie opłaty portowe o charakterze fiskalnym, a przedewszystkiem opłaty za podstawienie wagonów powinne być zdaniem sfer zainteresowanych, jako taryfowo nieuzasadnione, skasowane. Opłaty za faktycznie wykonane czynności powinne być poddane gruntownej rewizji w kierunku dostosowania ich do opłat, obowiązujących w portach niemieckich. Przedewszystkiem obniżone muszą być opłaty za postojowe wagonów oraz opłaty stacyjne. Wysunięto również szereg postulatów w zakresie wysokości poszczególnych stawek taryfowych.

Ważną dla Gdyni jest również sprawa uzyskania szybkiego połączenia kolejowego ze stolicą. Wszystkie państwa przedewszystkiem kładą nacisk na najsprawniejsze i najszybsze połączenie portów z głównemi miastami, co dla licznie przybywającej do portów klienteli jest bardzo ważne.

Ze względu na duże inwestycje, które musiałyby być wyłożone na przyśpieszenie pociągów na linji Gdynia — Gdańsk — Warszawa przez Mławę lub Laskowice, wskazane byłoby puszczenie szybkobieżnych pociągów przez Prusy Wschodnie.

W dziedzinie podatkowej portowe sfery gospodarcze wysunęły zastrzeżenia co do zasad i techniki zwalniania przedsiębiorstw portowych od podatku obrotowego. Wskazanem mianowicie zostało, by komisja dla spraw handlu, powołana przez ministra gen. Zarzyckiego, w roku 1933 ustaliła zasadę, zasadniczo przez Ministerstwo Skarbu przyjętą, że firmy, zwolnione od podatku przemysłowego, będą automatycznie dalej ze zwolnień korzystały po ukończeniu się ich okresu zwolnienia. Tej praktyki Ministerstwo Skarbu nie dochowuje, przeciwnie ,wnioski o prolongatę zwolnienia, zawczasu przez firmy wniesione, nie są załatwiane do czasu rozpoczęcia się okresu nowego, co n. p. powoduje, że firmy nie wiedzą, czy uwzględniać w swej kalkulacji stawkę podatku obrotowego czy nie.

Również zwolnienia nowe są udzielane drogą procedury bardzo przewlekłej i niejednokrotnie zdarza się, że przedsiębiorstwa o charakterze pionierskim nie otrzymują — wbrew temu, co oczekiwać należało — zwolnienia od podatku obrotowego. W związku z tem sfery portowe wysunęły postulat:

Prosimy o odnośne zarządzenie w odnośnych resortach, by zasada, przyjęta swego czasu w Komisji dla spraw handlu, została zastosowana, a mianowicie: aby ulgi udzielane były zasadniczo na czas, przewidziany w ustawie, to znaczy na 10—15 lat i aby udzielenie zezwoleń na czas krótszy traktowane było tylko jako możliwość kontroli ze strony rządu, w razie jeżeli w międzyczasie sytuacja danego przedsiębiorstwa zazna poważnych zmian.

Sfery portowe wysunęły dalej zastrzeżenia co do interpretowania przepisów prawnych i praktyk władz skarbowych. Zasady, stosowane przez lokalne władze skarbowe przy ustalaniu podstaw opodatkowania, wymagają niejednokrotnie zmian, i tak n. p. w międzynarodowych stosunkach żeglugowych istnieje zwyczaj, że np. makler okrętowy płaci załadowcy refakcję, która dochodzi niejednokrotnie do 50% stawki maklerskiej, pobieranej od armatora. W ten sposób stwarza międzynarodowy zwyczaj fikcję znacznie większego obrotu od obrotu istniejącego, co powoduje, że stawka podatku obrotowego firm maklerskich dochodzi niejednokrotnie faktycznie do 3%.

Sytuacja tak wytworzona jest tembardziej uciążliwa, że podatku obrotowego od przedsiębiorstw żeglugowo-portowych nie znają takie kraje jak Anglja, Szwecja, Danja i inne. W tych warunkach wydaje się koniecznem wyłączenie z podstaw opodatkowania podatku obrotowego sum, stanowiących refakcję dla załadowcy, a więc nie stanowiących faktycznie sum obrotów.

Sfery portowe wysunęły dalej postulat, aby przepisy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1. 6. 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obejmowały możliwość zwalniania przez skarb państwa od podatku dochodowego nietylko przedsiębiorstw komunikacyjnych i przemysłowych, osiadłych w Gdyni, ale również przedsiębiorstw handlowych (maklerstwo, ekspedycja, magazyny portowe itp.)

Wreszcie sfery portowe wysunęły postulat zwalniania tranzakcyj kredytowych, zawieranych przez banki, osiadłe w Gdyni, od opłat stemplowych.

Jako postulat ogólny sfery portowe wysunęły konieczność przeniesienia do Gdyni z Grudziądza siedziby władzy skarbowej 2-giej instancji.

Przechodząc do sformułowania swych postulatów w zakresie służby celnej, portowe sfery gospodarcze wskazały na znaczny postęp w organizacji tej służby, jaki stopniowo zachodzi w ostatnich latach. Tem niemniej rozwój obrotów portowych i połączonych z niemi manipulacyj celnych stale wyprzedza odnośne zarządzenia władz celnych. Pomimo, że szereg uprawnień dyrekcji ceł w Poznaniu przelanych zostało na Urząd Celny w Gdyni, wciąż jeszcze daje się konstatować szereg poważnych niedomagań w zakresie spraw personalnych, kontroli fachowej i spraw rachunkowo - kasowych. Istnienie tego stanu rzeczy wskazuje na konieczność stworzenia w Gdyni osobnej Morskiej Dyrekcji Ceł, która obejmowałaby swą kompetencją wybrzeże i sąsiednie powiaty aż do linji kolejowej Piła — Tczew.

Na podstawie dokładnych obliczeń statystycznych sfery portowe udowodniły, że pomimo wzrostu ilości pracowników celnych w rejonie portowym, zatrudnienie ich nie zmalało, a raczej przeciwnie, wzrosło, co oczywicie odbija się na sprawności manipulacyj celnych. W związku z tem sfery portowe wysunęły postulat zwiększenia etatu rewizorów o dalsze 19 osób. Wielkiem utrudnieniem pracy władz celnych stanowi brak instrukcji morsko-celnej, który to brak wyższe władze celne usiłują wyrównać wydawaniem szeregu okólników, co oczywiście pracę niezmiernie komplikuje. W tych warunkach konieczność wydania takiej instrukcji ogólnej jest sprawą palącą.

Dalsze postulaty portowych sfer gospodarczych dotyczyły wprowadzenia liberalnego ustawodawstwa i liberalnej praktyki karnoskarbowej w zakresie celnym na terenie portu gdyńskiego. Postulaty te m. in. wskazały na konieczność zunifikowania prawa karno - celnego w Gdyni i w Gdańsku, a w wypadkach, gdy to jest niemożliwe, wyeliminowania przepisów celno-karnych z ogólnej ustawy karnoskarbowej i stworzenia przepisów celno - karnych dla Gdyni. Przepisy te pod względem rygorów powinny odpowiadać liberalizmowi odnośnych przepisów gdańskich. To samo dotyczy liberalnego stosowania w praktyce przepisów celno-karnych.

Portowe sfery gospodarcze wskazały dalej na konieczność zliberalizowania warunków uzyskiwania kredytów celnych w Gdyni, z których obecnie firmy portowe prawie nie korzystają ze względu na wysoki koszt tych kredytów, wymagających albo gwarancji bankowej albo drogiej i przewlekłej procedury przy udzielaniu gwarancji hipotecznej. W porównaniu z Gdańskiem sfery portowe gdyńskie znajdują się w zakresie kredytów celnych w znacznie gorszem położeniu.

Ostatnim postulatem sfer portowych w dziedzinie celnej było zreorganizowanie techniki interpretowania klauzul na pozwoleniach na przywóz w drodze ustalenia w Gdyni stałego delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, któryby był upoważniony do definitywnego decydowania w sprawach interpretowania tych klauzul, jak to ma miejsce w Gdańsku.

Również na podstawie szczegółowo opracowanego materjału statystycznego gospodarcze sfery portowe wysunęły szereg postulatów w dziedzinie obsługi pocztowo - telegraficznej w Gdyni. Na podstawie tych danych, wykazujących bardzo poważny wzrost dochodów poczty i telegrafu w Gdyni, w przeciwieństwie do innych większych ośrodków Polski, gdzie dochody te spadły w latach ostatnich, sfery gospodarcze słusznie domagały się rozszerzenia i usprawnienia obsługi, która w wielu wypadkach decyduje o szybkiem załatwieniu poważnych tranzakcyj portowych. Postulaty te dotyczyły stałego powiększania personelu na poczcie i w urzędach telegraficznych i przy telefonach. Co się tyczy tych ostatnich, to poważne zastrzeżenia wywołują połączenia Gdyni z zagranicą, która odbywa się jeśli chodzi o państwa zachodnio - europejskie przez Warszawę. Dotyczy to w szczególności rozmów z Danją, Holandją, Norwegją i Anglją. Jedynie z Niemcami i ze Szwecją połączenia telefoniczne odbywają się bezpośrednio. Wykazaną została również niedostateczna ilość przewodów do rozmów telefonicznych pomiędzy Gdynią a poważniejszemi ośrodkami Polski.

Obszerny wyżej przytoczony materjał, przedłożony komisji, objął jak widzimy, najważniejsze zagadnienia, dotyczące działalności sfer portowych. Ze względu na znaczenie Gdyni dla życia gospodarczego całego kraju, wymienione postulaty, spodziewać się należy, wzięte będą pod rozwagę.

Wiadomości z Gdyni

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu *październiku br. 587.956,5 ton* wobec 639.836,7 ton w mies. wrześniu br., oraz 627.803,9 ton w miesiącu październiku 1934 r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 8,1%-owy w porównaniu z ub.

miesiącem wrześniem, oraz 6,3%-owy spadek w stosunku do obrotów miesiąca październi-ka 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 75.309,3 ton, oraz wywóz zamorski — 512.647,2 ton.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (75.309,3 ton) w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem (64.623 ton) wykazuje wzrost 16,5%-owy, natomiast w stosunku do importu zamorskiego w mies. październiku 1934 r. (65.119 t.) wykazuje wzrost 15,6%-owy.

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. spowodowała przedewszystkiem pozycja rud różnych i wypałków pirytowych, która wyniosła 21.247 t. wobec 3.444 t. we wrześniu br. Oprócz poz. rud różnych i wypałków pirytowych wykazały wzrost pozycje: owoców świeżych — 1.128 t. (938 t.), kawy, kakao i herbaty — 672 t. (554 t.), śledzi solonych — 2.441 t. (1.480 t.), pirytów — 2.198 t. (brak w m. wrześniu), asfaltu — 393 t. (184 t.), tłuszczu i olejów rośl. — 615 t. (259 t.), tłuszczy zwierz. sur. — 1.443 t. (495 t.), tranu — 634 t. (483 t.), siarki — 765 t. (467 t.), garbników — 1.291 t. (1.204 t.), juty — 824 t. (771 t.), oraz kauczuku — 542 t. (478 t.) Poza pozycją rud, wypałków i pirytów pozostałe pozycje wykazują bardzo nieznaczny wzrost, przyczem ilość ich jest również bardzo mała. Natomiast poważną grupę stanowią pozycje towarowe importu, które uległy poważnemu zmniejszeniu w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. Należą tu głównie pozycje: ryż surowy — 89 t. (306 t.), owoce suszone — 482 t. (524 t.), nasiona oleiste — 1.713 t. (1.751 t.), nasiona różne — 28 t. (70 t.), rośliny i materjały roślinne — 33 t. (75 t.), żywica — 441 t. (673 t.), oleje — 120 t. (194 t.), farby — 26 t. (49 t.), żużle Thomasa — brak w październiku rb. (1.500 t. we wrześniu rb.), sól potasowa — 100 t. (3.250 t.). skóry — 2.243 t. (2.276 t.), wełna — 638 t. (1.026 t.), bawełna — 6.238 t. (7.001 t.), szmaty — 577 t. (1.017 t.), papier — 1.514 t. (1.589 t.), celuloza — 825 t. (928 t.), złom żelazny — 18.865 t. (24.653 t.), miedź — 701 t. (1.073 t.), wyroby żelazne i metalowe — 239 t. (393 t.), maszyny, aparaty i części — 188 t. (258 t.), części wagonów i lokomotyw — 315 t. (953 t.) oraz samochody, motocykle i części — 68 t. (91 t.) Wśród powyższych pozycyj importu zwraca szczególną uwagę poważny spadek przywozu złomu żelaznego, którego rekompensatą jak gdyby jest poważny wzrost przywozu różnych rud i wypałków pirytowych. Trudno dziś orzec jakie przyczyny wywołały spadek importu zamorskiego. Niemniej podkreślić należy, iż drugie półrocze rb. przynosi z sobą stałą tendencję spadku importu. Spadek ten nawet w ostatnich miesiącach jest poniżej średniej importu miesięcznego (85.129 ton).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1934 r.
Ryż surowy	89	13
owoce świeże	1.128	1.360
„ suszone	482	491
konserwy owocowe	21	21
orzechy i migdały	66	119
kawa, kakao i herbata	672	1.169
korzenie	105	165
nasiona oleiste	1.713	5.770
nasiona różne	28	46
rośliny i mater. roślinne	33	4
żywica	441	282
śledzie świeże	543	697
śledzie solone	2.441	2.541
rudy różne i wyp. pir.	21.247	3 665
piryty	2.198	6.810
oleje	120	139
smoła i smary	4	4
asfalt	393	6
tłuszcze i oleje rośl.	615	199
tłuszcze zwierz. sur.	1.443	1.430
tran	634	172
napoje alkoholowe i wina	62	263
tytoń	124	130
siarka	765	295
przetwory chemiczne	225	433
farby	26	30
garbniki	1.291	2.713
fosforyty	—	—
żużle Thomasa	—	—
sól potasowa	100	—
skóry	2.243	2.845
wełna	638	819
odpadki wełny	89	105
przędza wełniana	36	19
bawełna	6.238	6.708
odpadki bawełny	112	145
przędza bawełniana	68	30
len, konopie, sizal i inne włókna rośl.	58	135
juta	824	1.122
szmaty	577	399
kauczuk	542	439
wyroby gumowe	66	25
papier	1.514	414
papa, tektura	35	4
celuloza	825	679
żelazo sur.	385	—
metale różne	405	192
złom żelazny	18.865	18.880
miedź	701	765
cyna	53	10
cynk	109	—
wyr. żelazne i metal.	239	618

maszyny, apar. i części	188	128
części wagonów i lokom.	315	—
samochody, motocykle i części	68	28
różne	3.107	1.633
Razem	75.309	65.119

Eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym (512.647,2 t.) wykazuje 10,8%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem rb. (575.213,7 t.), oraz nieco mniejszy 8,8%-owy również spadek w stosunku do eksportu zamorskiego mies. października 1934 r. (562.686,9 t.) Ten poważny spadek eksportu spowodowała podobnie, jak w ubiegłych miesiącach grupa wytworów mineralnych: węgla eksportowego 406.104 t. (439.185 ton), węgla bunkrowego — 27.015 t. (28.195 t.), oraz koksu — 18.827 t. (24.444 t.). Od pewnego czasu ten stały niemal barometr obrotów towarowych portu zdecydował i w tym miesiącu o ogólnych obrotach. Spadek węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 7.5%. Poza grupą węglową uległy obniżeniu pozycje towarowe: mąka ryżowa — 325 t. (400 t.), mąka — 5 t. (25 t.), słód — 619 t. (978 t.), nasiona i rośliny — 273 t. (583 t.), bekony — 1.749 t. (2.071 t.), jaja — 2.245 t. (3.126 t.), masło — 723 t. (744 t.), cement — 150 t. (1.404 t.), cukier — 6.497 t. (8.133 t.), makuchy — 849 t. (1.260 t.), melasa — brak w m. październiku (5.846 t.), wytłoki buraczane — brak (452 t.), karbid — 222 t. (305 t.), biel cynkowa — 204 t. (303 t.), sól potasowa — brak (200 t.), skóry — 45 t. (55 t.), tkaniny — 369 t. (517 t.), bawełna i odpadki — 8 t. (150 t.), bale i słupy — 850 t. (1.907 t.), drzewo tarte — 14.383 t. (30.178 t.), wyroby z drzewa — 388 t. (454 t.), klepki — brak (345 t.), meble gięte — 307 t. (387 t.), wyroby koszykarskie — 16 t. (27 t.), papier — 1.104 t. (1.210 t.), żelazo handlowe — 4.249 t. (6.092 t.), szyny kolejowe — 20 t. (3.984 t.), rury żeliwne, żelazne stal. — 1.548 t. (2.503 t.), oraz blacha cynkowa — 340 t. (377 t.). Jeden z najpoważniejszych artykułów eksportu zamorskiego, drzewo tarte, wykazuje nietylko 52,3% spadek w miesiącu sprawozdawczym, ale nawet dotychczasowe rezultaty w okresie 10-ciu miesięcy r. b. (162.199 t.) pozostają daleko w tyle za tym samym okresem roku ubiegłego (179.326 t.). Równie ujemnie przedstawia się eksport węgla kamiennego w okresie 10-ciu miesięcy rb. (4.163.340 t.) w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego (4.188.021 t.). Z pośród bardziej wartościowych artykułów eksportu zwraca uwagę spadek artykułów hodowlanych, jak bekony, masło i jaja. Spadek ten trwa już ostatnio od paru miesięcy i winien zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych. Miesiąc sprawozdawczy przyniósł z sobą również spadek wywozu produktów hutniczych, jak żelazo handlowe, szyny kolejowe, rury żeliwne i żelazne.

Do poz. towarowych, które w miesiącu sprawozdawczym wzrosły należą: żyto — 50 t. (16 t.), strączkowe — 29 t. (5 t.), mąka pastewna — 2.449 t. (102 t.), ryż — 108 t. (15 t.), szynki i inne pekl. — 119 t. (89 t.), sól — 492 t. (75 t.), rudy różne — 1.921 t. (brak w m. wrześniu), przetwory mięsne — 591 t. (381 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 359 t. (138 t.) spirytus — 42 t. (brak w m. wrześniu), soda — 1.705 t. (602 t.), saletra — 4.304 t. (5 t.), dykty i forniery — 1.644 t. (1.394 t.), papa, tektura — 175 t. (112 t.), celuloza — 1.273 t. (969 t.), żelazo sur. — 1.150 t. (brak w m. wrześniu), metale różne — 279 t. (145 t.), wyroby żel. i metalowe — 2.170 t. (1.143 t.) oraz cynk — 1.628 t. (1.225 t.). Podkreślić należy ostatnio wzmagający się eksport zamorski produktów chemicznych.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1934 r.
Zboże (żyto)	50	210
strączkowe	29	—
mąka ryżowa	325	—
mąka pastewna	2.449	640
mąka	5	—
ryż	108	154
słód	619	916
owoce świeże	3	—
konserwy owocowe	—	2
nasiona i rośliny	273	143
szynki i inne peklowane	119	171
bekony	1.749	1.796
ptactwo bite	105	248
jaja	2.245	1.311
masło	723	—
cement	150	469
sól	492	203
rudy różne	1.921	20
węgiel eksportowy	406.104	482.623
węgiel bunkrowy	27.015	13.363
koks	18.827	20.402
oleje i parafiny	1	27
tłuszcze zwierz. surowe	359	—
przetwory mięsne	591	130
cukier	6.497	2.069
napoje alkoholowe i wina	—	2
spirytus	42	88
makuchy	849	1.515
melasa	—	—
wytłoki buraczane	—	—
soda	1.705	810
salmiak	11	31
karbid	222	153
farby	11	—
biel cynkowa	204	182
mączka kostna	—	—
sól potasowa	—	—
saletra	4.304	—
nawozy azotowe (siarczan amonu)	—	2.910

skóry	45	59
tkaniny	369	521
bawełna i odpadki	8	74
bale i słupy	850	—
drzewo tarte	14.383	11.322
wyroby z drzewa	388	238
klepki	—	47
dykty i forniery	1.644	550
meble gięte	307	263
wyroby koszykarskie	16	27
papier	1.104	728
papa, tektura	175	103
celuloza	1.273	1.283
żelazo sur.	1.150	—
żelazo handlowe	4.249	—
metale różne	279	4.643
wyroby żel. i metalowe	2.170	3.396
szyny kolejowe	20	2.356
materj. nawierzchni kolej.	—	—
rury żeliwne i żelazne	1.548	1.266
cynk	1.628	1.163
blacha cynkowa	340	556
różne	2.593	3.504
Razem	312.647	562.687

Korzystnem zjawiskiem w obrotach portu jest wzrastający udział obrotów drobnicowych po wyeliminowaniu na przywozie złomu żelaznego, a na wywozie zaś węgla kamiennego, bunkru, koksu, bali i słupów oraz drzewa tartego. Udział obrotów drobnicowych na przywozie w październiku rb. wyniósł 75%, wobec 71.1% w październiku roku ubiegłego. Niezmiernie skromnie przedstawia się udział obrotów drobnicowych na wywozie. Wyniósł on w październiku rb. 8.9% wobec 6.3% w październiku roku ubiegłego.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 394 statki (420) o pojemności 366.778 n. r. t. (420.262 n. r. t.), wyszło zaś 406 statków (407) o pojemności 362.498 n. r. t. (409.604 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Danja — 5, Stany Zjedn. Am. P. — 6, Norwegja — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Holandja — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie się Anglji z 5-go miejsca (we wrześniu) na 3-e. na niekorzyść Niemiec, które z 3-go miejsca (we wrześniu) zajęły obecnie 4-e. Danja przesunęła się z 6-go miejsca (we wrześniu) na 5-e. Podkreślić należy nadal poważne przesunięcie się bandery włoskiej z 8-go miejsca (we wrześniu) na 13-e miejsce (w październiku), będące niewątpliwie następstwem toczącej się wojny włosko-abisyńskiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni zmniejszył się z 1000.6 n. r. t. (we wrześniu) na 930.9 n. r. t. (w październiku).

Średni postój statku wyniósł 47.2 godzin wobec 54.9 godzin we wrześniu rb.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie uległa dalszej obniżce z 39 (we wrześniu) na 35 (w październiku).

Ruch statków w miesiącu październiku rb. ilustruje poniższe zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	NRT.
Polska	60	59.371	60	58.230
W. M. Gdańsk	3	1.443	3	1.443
Anglja	26	36.781	26	36.134
Danja	45	34.577	50	35.667
Estonja	7	3.012	6	2.795
Finlandja	15	17.929	11	14.229
Francja	1	1.931	1	1.931
Grecja	7	18.727	5	12.585
Hiszpanja	1	2.276	1	2.276
Holandja	11	9.477	10	7.945
Irlandja	1	284	—	—
Islandja	1	520	1	520
Łotwa	5	5.320	5	5.320
Niemcy	54	34.661	58	37.431
Norwegja	31	17.912	32	21.011
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.693	6	18.599
Szwecja	115	90.208	126	97.922
Turcja	—	—	1	154
Włochy	2	6.147	1	2.385
Z. S. R. R.	—	—	1	1.412
Razem	394	366.778	406	362.498

Reprezentowane były bandery 21 państw wobec 20 państw w m. wrześniu rb.

Ruch pasażerów w związku z jesiennemi chłodami osłabł nadal. Przyjechało bowiem 494 osób (w m. wrześniu 1.254 t.), wyjechało zaś 1.001 osób (w m. wrześniu 1.435 t.) W tem przyjechało: z Anglji — 50 osób, Belgji — 37, Danji — 28, Finlandji — 5, Francji — 8, Holandji 7, Niemiec — 3, Norwegji — 1, via W. M. Gdańsk — 8, St. Zjedn. Am. P. — 324, oraz ze Szwecji — 23; wyjechało zaś: do Anglji — 98 osób, Francji — 499, Holandji — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 379, Szwecji — 1, Estonji — 7, oraz via W. M. Gdańsk — 15.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w miesiącu październiku ogółem 120.682 t. towarów wobec 88.046,5 t. w październiku ubiegłego roku. Ładunków importowych było 21.702 ton (w październiku 1934 r. 15.427 ton), eksportowych 98.529 ton (w paźdz. ub. r.: 59.936,5 t.), oraz tranzytowych ładunków 451 t. (w październiku ub. r. przewieziono między portami obcemi i transito 12.683 t. towarów). Z powyższego widać, że pokaźny wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca zeszłego roku nierówno się rozłożył między trzy główne grupy przewozu: eksport wzrósł nieco więcej niż import, natomiast przewozy

między portami obcemi i przewozy tranzytowe spadły do minimum względem poważnej liczby ok. 13.000 t. takich ładunków w październiku ub. r. Składały się one wówczas z powrotnych ładunków rudy (trampy Żeglugi Polskiej) i węgla (trampy Polroba) przewiezionych w paru partjach całookrętowych między portami obcemi.

Z poszczególnych towarzystw żeglugowych najwięcej przewiozła Żegluga Polska - 67.471 ton (w paźdz. ub. r. 43.290 ton) w tem w wywozie 48.975 ton (X 1934: 23.900 t.), w przywozie 18.045 ton (X 1934: 12.538 t.) i w przewozach między portami obcemi i w tranzycie 451 t. (X 1934: 6.852 t.). Na statkach Żeglugi Polskiej wzrost eksportu zaakcentował się więc wyraźniej niż w liczbie globalnej przewozów pod polską banderą, przewyższając zeszłoroczny eksport o zgórą 100 procent.

Przewozy linij regularnych dały 21.392 ton, wobec 16.726 t. w październiku ub. roku. Linje regularne wywiozły 14.114 t. (X 1934 — 8508 t.), przywiozły 6.827 ton (X 1934: 6.666 t.) i ładunków tranzytowych miały 451 ton (X 1934: 1.552 t.). Na linjach regularnych więc widzimy tylko nieznaczny wzrost przywozu względem ub. roku, przy olbrzymim wzroście ruchu wywozowego.

Podział ładunków, pomiędzy Gdynią i Gdańsk na statkach linij regularnych Żeglugi Polskiej był następujący: wywieziono przez Gdynię 6.262 ton towarów, przez Gdańsk 7.852 ton, przywieziono przez Gdynię 5.383 ton, przez Gdańsk 6.518 ton. W obydwu więc kierunkach Gdańsk ma pewną liczbową przewagę nad Gdynią w przewozach linij regularnych Żeglugi Polskiej, co w kierunku eksportowym zwłaszcza tłumaczy się obfitością ładunków zboża i różnych sortymentów drzewa.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.079 t. towarów (X 1934: 26.564 t.) w tem w wywozie 34.861 ton (X 1934: 15.392 t.) a mianowicie węgla 33.476 ton (X 1934: 12.989 t.) i drzewa 1.385 ton (X 1934: 2.403 t.), natomiast międzyportowych przewozów nie było (X 1934: 5.300 t. rudy). Przywóz na trampach wyraził się liczbą 11.218 t. (X 1934: 5.872 t.) w obu wypadkach importowych towarem była wyłącznie ruda. Trampy Żeglugi Polskiej dzięki przewozom rudy jako powrotnego ładunku dały przeszło stuprocentowy wzrost przewozów importowych wobec odpowiedniego miesiąca ub. roku, wyróżniając się tem znacznie od wszystkich innych grup, które nie miały tak znacznego wzrostu przywozu.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego - w tym wypadku tylko m/s Piłsudski, wykonał 2 podróże — jedną z Nowego Yorku i drugą z Gdyni do N. Yorku przewożąc ogółem 695 pasażerów i 1799 t. ładunku. Z Ameryki przyjechało 320 osób i 649 t. ładunku (X 1934: 503 t. ładunku, do Ameryki 375 osób i 1.150 t. ładunku (X 1934: 299 t. ładunku). Wzrost ilości ładunku jest tembardziej korzystny, że w październiku ub. r. było nie 2 lecz 3 podróże: 2 z Ameryki i jedna w odwrotnym kierunku.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 10.037 t. towarów (i 47 koni) październik ub. roku: 7.375 t. towarów i 15 koni. W kierunku eksportowym przewieziono 7.029 ton i 47 koni (X 1934: 5.181 t. i 15 koni), w kierunku importowym 3.008 ton (X 1934: 2.386 t.) Wzrost przewozów objął więc zarówno wywóz, jak i przywóz, jednakże wzrost eksportu jest znaczniejszy.

Podział ładunków eksportowych tego towarzystwa pomiędzy Gdynię i Gdańsk przedstawił się następująco:

Wywieziono przez Gdynię 5.156 ton (X 1934: 2.942 t.), przez Gdańsk 1.873 ton (X 1934: 2.047 t.). Przywieziono do Gdyni 2.377 t. (X 1934: 1.404 t.), do Gdańska 631 t. (X 1934: 982 t.). Podział ładunków pomiędzy kierunki Londynu i Hull przedstawił się następująco: Wywieziono do Londynu 2.705 t. i 23 konie, w tem z Gdyni 2.321 t. i konie, z Gdańska 384 t., do Hull 4.324 i 24 konie, w tem z Gdyni 2.835 ton i konie, z Gdańska 1.489 ton.

Przywieziono z Londynu 1. 445 t. w tem do Gdyni 1.072 t., do Gdańska 373 t., przywieziono z Hull 1.305 t. w tem do Gdyni 1.305 t. i do Gdańska 258 t. W absolutnych liczbach ruch na Hull przeważa nad ruchem w kierunku Londynu jak w imporcie, tak i szczególnie w eksporcie, jednakże na jeden odjazd przypada w kierunku londyńskim 60—90% więcej ładunku, gdyż w kierunku Hull odjazdy odbywają się 2 razy częściej.

Statki Polskarobu przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 41.375 ton węgla, wobec 36.539,5 t. przewiezionych w październiku ub. roku. Cały węgiel wywieziono jak zwykle przez Gdynię i to do Szwecji 34.925 t. i do Norwegji 6.450 t. Październikowy wywóz zeszłoroczny był o wiele więcej rozbity, gdyż wywożono do Szwecji, Norwegji i Belgji oraz przewożono obcy węgiel w ilości około 6.000 ton do Danji. Wykonano 15 podróży i odwiedzono porty: Bergen (2 razy), Gefle (3 razy), Göteborg (2 razy), Norrköping, Södertelje, Malmö, Vesteras, Oxelösund, Halmstad, Stockholm, Slite.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października przywieziono ogółem do portu gdyńskiego 6.225 ton bawełny, z tej ilości na bawełnę amerykańską przypadło 4.458,7 ton, na bawełnę egipską 556,3 ton i na bawełnę egzotyczną 1.210 ton. — W porównaniu do miesiąca poprzedniego zanotować należy wzrost ogólnego przywozu o 807 ton przyczem wzrost przywozu bawełny

amerykańskiej wyraził się liczbą 256 ton, przywóz bawełny egzotycznej wzrósł o 168 ton i wreszcie bawełny egipskiej 383 tony.

Z ogólnej ilości bawełny amerykańskiej przywieziono statkami bezpośredniej komunikacji 2.745,5 ton oraz z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich 1.713,2 ton, zwraca przytem na siebie uwagę fakt, że w miesiącu poprzednim z przeładunkiem w portach europejskich przywieziono do Gdyni zaledwie 749 ton. Z ogólnej ilości bawełny egipskiej 556 ton przywieziono do Gdyni statkami bezpośredniemi 488 ton i 68 ton z przeładunkiem w innych portach. — Cała ilość bawełny egzotycznej (1210 ton) przywieziona została do Gdyni z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich. W tej liczbie w Bremie przeładowano 325 ton w Antwerpji — 321 ton, w Rotterdamie 239 ton, reszta w mniejszych ilościach w portach Hamburga, Kopenhagi, Amsterdamu, Nowego Yorku, Manchesteru i Londynu.

OTWARCIE STACJI TARYFOWEJ GDYNIA — PORT OKSYWIE.

Z dn. 20 listopada br. Zarząd Kolei otworzył nową stację taryfową na obszarze portu w Gdyni pod nazwą „Gdynia Port Oksywie". Odległość do tej nowej stacji będzie liczona taka sama jak do wszystkich innych stacyj portowych w Gdyni t. j. 8 klm. od stacji Gdynia.

FUNDACJA GOSPODARCZYCH SFER PORTOWYCH.

Gdyńskie sfery portowe chcąc uczcić pamięć Marszałka Piłsudskiego, powzięły jednomyślną uchwałę ufundowania w Gdyni gmachu, któryby służył potrzebom kulturalno-oświatowym robotników zatrudnionych w porcie. Uchwała ta została w szybkiem tempie zrealizowana i w najbliższym czasie rozpocznie się budowa domu. Dom stanie przy ul. Portowej na placu ofiarowanym przez Min. Przemysłu i Handlu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu października 513.310,6 ton, z czego na przywóz przypadło 87.556,7 ton i na wywóz 425.753,9 ton. Ogólna ilość przeładowanych towarów w porównaniu do danych za ten sam miesiąc roku zeszłego wykazuje spadek o 48.859 ton. Spadek ten jednak wynika wyłącznie ze zmniejszenia wywozu o 61.831 ton, natomiast przywóz wzrósł o 12.972 ton. Główniejsze zmiany w przywozie zanotować należy w stosunku do towarów następujących, (w nawiasach liczby, odnoszące się do przywozu w tym samym miesiącu roku zeszłego). Zwiększenie przywozu wykazały: Rudy 61.246,2 ton (39.108,4 ton), fosforyty 3.556 ton (2.759 ton), tłuszcze zwierzęce — 1.021 ton (792,4 ton), żelazo i stal — 1.306 ton (1.088 ton). Zmniejszenie przywozu nastąpiło w towarach następujących: Nasiona 109,2 ton (2930,4 ton), kawa 89,7 ton (325,7 ton), kakao 34,1 ton (138,4 ton), śledzie solone 1283,6 ton (6080,4 ton), żelazo surowe 457,8 ton (750,1 ton), przędza bawełniana — 130,2 ton (245,7 ton), przędza wełniana 2,4 ton (78,8 ton), szmaty 0,4 ton (158,5 ton), całkowicie odpadł przywóz wełny, gdy w październiku roku zeszłego przywieziono 44 tony.

W wywozie nastąpiły zmiany następujące. Zwiększenie wywozu wykazały: Pszenica 8076,2 ton (0), rośliny strączkowe 4610,7 ton (818,2 ton), mąka 21.888 ton (4024,1 ton), smary do szybów 1403,6 ton (13,9 ton), parafina 1627,3 ton (1516.9 ton); zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: żyto 14.660,3 ton (34.092,8 ton), jęczmień 44.875,2 ton (50.561,8 ton), bekony 75,6 ton (149,3 ton), węgiel — 217.615 ton (283.423,5 ton), smary — 1119,3 ton (1681.6 ton), cukier 0,5 ton (269,3 t.), makuchy 515,6 ton (1581.4 ton), cynk 101,3 ton (481,5 ton), oraz tarcica 38.896,4 ton (47.099,1 ton). W ciągu 10 miesięcy roku bieżącego przywóz do portu gdańskiego wyniósł 609.601 ton, gdy w tym samym okresie roku ubiegłego wynosił on 526.669 ton, widzimy więc, że przywóz wzrósł o 82.932 ton. W tym samym okresie wywóz wyniósł 3.594.652,8 ton, co w porównaniu do przywozu zeszłorocznego, wynoszącego 4.777.228,7 ton stanowi spadek o 1.182.575,9 ton, głównym towarem, który spowodował ten spadek był węgiel.

Wiadomości Morskie

S/S „PREMJER" ODPŁYNĄŁ Z GDYNI POD WŁOSKĄ BANDERĄ.

Dnia 16-go b. m. s/s „Premjer" Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, od dłuższego czasu unieruchomiony i zastąpiony na linji Gdańsk — Gdynia — Londyn nowozbudowanym s/s „Lech" odpłynął do Neapolu już pod włoską banderą. S/s „Premjer" (ex

„Tasso") zbudowany w Leith w r. 1922, o pojemności 3.540 t. r. brutto i 2.172 t. r. netto został sprzedany towarzystwu „Tirrenia" (Flotte Riunite Florio - Citra) w Neapolu za ok. 40.000 Ł.

POLSKA NALEŻY RÓWNIEŻ DO BALTWHITE TIMBER SCHEME.

Sekretarjat Baltic Q International Maritime Conference komunikuje urzędowo, że do nowej „Baltwhite Timber Scheme" przystępują w zasadzie następujące kraje: Anglja, Niemcy, Belgja, Danja, Hiszpanja, Estonja, Finlandja, Francja, Grecja, Włochy, Łotwa, Norwegja, Niderlany, Polska i Szwecja. Konferencja zwraca się do armatorów tych krajów, które przystąpiły do nowego porozumienia, ażeby poparli dążenie do utrzymania drzewnych frachtów Bałtyku i Białego Morza na odpowiednim poziomie. Uwzględniając stawki płacone w r. 1935 nowowypracowane normy minimalnych stawek na drzewo są umiarkowane i słuszne. Specjalny komitet konferencji natychmiast podniesie te stawki minimalne, jak tylko sytuacja międzynarodowego rynku frachtowego na to pozwoli. Normy są ustalone z ważnością od 1 stycznia 1936 roku i członkom porozumienia Baltwhite Timber Scheme poleca się nie podpisywać kontraktów, według których po 1. I. 1936 r. wypadłoby ładować i przewozić po stawkach niższych od ustalonych przez porozumienie stawek minimalnych.

MOŻLIWOŚCI GDYNI W ZWIĄZKU Z POSZUKIWANIEM DRÓG DLA TOWARÓW Z WYLOTEM PRZEZ PORTY BAŁTYCKIE.

Mimo zapewnień ze strony włoskiej Triest obecnie nie pracuje w warunkach całkiem normalnych: od paru miesięcy znikły z łamów prasy fachowej wszelkie materjały i liczby dotyczące bieżącej statystyki portowej — ruchu statków i towarów w Trieście. Ta okoliczność sama przez się wskazuje, że ruch tak wielkiego portu nie pozostał bez reakcji na fakt prowadzenia przez kraj jego wojny. Jak wiadomo Węgry, Austrja i Szwajcarja nie przyłączyły się do sankcyj, mimo to jednakże te kraje zaplecza zagranicznego Triestu starają się zabezpieczyć sobie inne korzystne wyloty dla swej ekspedycji tranzytowej.

Węgry podpisały w tych dniach umowę z Polską zapewniającą im stosowanie specjalnej taryfy do i od morskiego portu Gdyni, z ważnością od 1 stycznia 1936 r. Ze swej strony Węgry zobowiązują się do stosowania specjalnych taryf tranzytowych dla towarów idących z Gdyni i Gdańska do Jugosławji i Rumunji i dalej położonych i osiągalnych przez te państwa krajów, jak i w odwrotnym kierunku, t. zn. z tych krajów dalszych oraz Jugosławji i Rumunji przez Węgry do Gdyni i Gdańska.

Jugosławja obecnie dąży do nawiązania kontaktu z Gdynią nie tylko na drodze lądowej, lecz również i morskiej, jako z ośrodkiem rozdzielczo - zbiorczym północnej Europy, wobec czego linja porty jugosłowiańskie — Gdynia mogłaby częściowo działać jako dowozowa.

Również Turcja, jak wiadomo pragnie korzystać z Gdyni jako portu rozdzielczego i tranzytowego, wysyłając do Gdyni wzgl. odbierając towary z Gdyni na drodze tylko częściowo lądowej — bo z wykorzystaniem rumuńskiej Konstancy.

Międzynarodowe zestawienia dla rynku frachtowego za październik ujawniają już lekką zwyżkę frachtów w północnej Europie, przy dość znacznie zwiększonej ilości towarów w ekspedycji przez porty bałtyckie.

MIMO WOJNY WŁOCHY ROZBUDOWUJĄ SWE DALEKOBIEŻNE LINJE.

Trudności finansowe, w których się znajdują Włochy nie zrażają ich do rozbudowy swych połączeń z Dalekim Wschodem kosztem zakładania na stoczniach nowych jednostek. Lloyd Triestino rozpocząć ma niebawem budowę nowego statku dla linji Genua — Neapol — Shanghai o pojemności 20.000 t. brutto i szybkości drogowej 24 węzła. Prócz tego statku na linji tej kursować będą „Conte Rosso" i „Conte Verde", których maszyny ulegną przebudowie celem zwiększenia szybkości.

Prócz tego na linji Triest-Shanghai będą kursować dwa statki o szybkości 20-węzłowej i pojemności 18.000 t. br. każdy.

WALKA O USUNIĘCIE NIERÓWNEJ KONKURENCJI NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Od dłuższego czasu zachodziły tarcia pomiędzy linją Black Diamond, uprawiającą żeglugę transatlantycką z Antwerpii, a nowozałożoną Red Star und Arnold Bernstein Linie, która przejęła statki i agendy zlikwidowanej z początkiem r. bieżącego Red Star Line. Początkowo utrudniano tej ostatniej linji przystąpienie do północno-atlantyckiej konferencji, obecnie zaś po kilkumiesięcznym pobycie linji Arnold Bernstein w gronie konferencji wszystkich 13 członków konferencji wystąpiło z niej, pozostawiając nową linję w osamotnieniu. Cały konflikt zasadniczo polegał na proteście przeciwko stosowaniu przez niemiecką linję t. zw. marek blokowanych (Sperrmarken), w kalkulacji stawek frachtowych, co stwarzało zdaniem innych linij wa-

runki nierównej, a nawet nieuczciwej konkurencji.

Początkowo wystąpiła z konferencji Black Diamond Line i za nią w odstępie kilkudniowym poszli pozostali członkowie konferencji (z dniem 13-go listopada br.) Na to z niemieckiej strony oświadczono gotowość zrezygnowania ze stosowania w rozliczeniach za fracht marek blokowanych. Równocześnie termin wypowiedzenia udziału wszystkich pozostałych członków w konferencji przesunięty został ich uchwałą na dzień 19 bm. Istnieje więc duże prawdopodobieństwo, że konferencja pozostanie nadal istnieć w poprzednim składzie i że do stanu dzikiej rywalizacji frachtowej na północnym Atlantyku nie dojdzie za cenę wyrzeczenia się linji niemieckiej systemu przydziału walut na frachty, będącego rozszerzeniem wewnętrznej przymusowej gospodarki Niemiec.

ZNACZNA OBNIŻKA OPŁAT ZA PILOTAŻ W PORTACH HOLANDJI.

Poczynając z dniem 1 listopada opłata za pilotaż statków morskich w portach holenderskich obniżona została w porównaniu do taryf dotąd obowiązujących o $^{6}/_{7}$.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W PAŹDZIERNIKU.

W ciągu października zawinęło do portu w Rotterdamie 1079 statków o łącznej pojemności 1.751.451 t. r. n. w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1.160 o pojemności 1.937.460 ton r. n. W ciągu 10 miesięcy roku ubiegłego zawinęło ogółem 10.506 statków o łącznej pojemności 17.149.635 t. r. n., gdy w tym samym okresie roku zeszłego zawinęło statków 11.067 o łącznej pojemności 17.607.063 t. r. n. jest to pod względem ilości statków spadek o blisko 10%.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

TYMCZASOWE INFORMACJE

dla eksporterów towarów polskich do Niemiec i dla importerów towarów niemieckich do Polski w ramach umowy gospodarczej z dnia 4. 11. 1935 r.

1. Wywóz do Niemiec wszelkich towarów, pochodzących z polskiego obszaru celnego, uzależniony jest w myśl postanowień umowy rozrachunkowej polsko-niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r. od złożenia przez eksportera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na wywóz, stwierdzającego wypełnienie przez eksportera warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego*).

2. Świadectwa rozrachunkowe na wywóz wydają:

A) dla wszystkich towarów poza osobno wymienionemi, które zostaną dodatkowo podane:
   1) dla okręgu Izby Przemysłowo Handlowej w Warszawie — Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan), Warszawa, Moniuszki 10.
   2) w innych okręgach Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy Izbach Przem. - Handlowych.

B) dla towarów osobno wymienion. — Urzędy Izby Rolnicze i Organizacje Branżowe, które zostaną dodatkowo podane.

*) Niezależnie od tego eksporter polski winien zaopatrzyć się we wszelkie dokumenty, wymagane przez władze polskie przy odprawie celnej wywozowej (świadectwo zwolnienia od cła wywozowego itd.) oraz przez władze niemieckie przy odprawie celnej towarów polskich (np. świadectwo weterynaryjne itd.)

3. Świadectwo rozrachunkowe na wywóz ważne jest w ciągu 1 miesiąca od daty wystawienia i służy do jednorazowej odprawy celnej.

4. W celu otrzymania świadectwa rozrachunkowego na wywóz eksporter polski składa we właściwej instytucji wzgl. organizacji z pośród wymienionych w p. 2 podpisaną deklarację dla Zahanu, dołączając równocześnie odpis faktury. Faktura polskiego eksportera obejmować musi cenę towaru franko granica polsko-niemiecka bez cła, t. zn. cenę towaru loco miejsce załadowania oraz koszty przewozu, ubezpieczenie do granicy polsko-niemieckiej itp.)

5. Kontrahent niemiecki eksportera polskiego winien uzyskać u swoich właściwych władz (Urzędy Dewizowe) odpowiednie zezwolenie dewizowe na wpłacenie należności za towar na rachunek Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) w Berlinie. Jeżeli zobowiązanie nie opiewa na marki niemieckie, to równowartość zostanie obliczona w markach niemieckich po ostatnio znanym w chwili płatności średnim kursie urzędowym danej waluty, notowanym w Berlinie. Niemiecka Kasa Rozrachunkowa będzie komunikowała Zahanowi o kwotach wpłacanych w markach niemieckich.

6. W chwili płacenia przez importera niemieckiego należności za towar importowany z Polski do Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse), Kasa ta uznaje rachunek Zahanu u siebie w odpowiedniej sumie RM i przesyła Zahanowi awizo dla wypłaty eksporterowi polskiemu odnośnej sumy z rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie w Warszawie.

Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów polskich za towary sprowadzone z Niemiec.

Na podstawie awiza Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej Zahan uznaje eksportera polskiego odpowiednią sumą RM.

7. Wypłata należności za towar eksporterom polskim następuje w złotych w miarę wpływów z importu na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie. Wypłaty następują w kolejności ustalonej datami wpłat RM. przez importerów niemieckich na r-k Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej.

8. Wypłata może nastąpić tylko wówczas, jeżeli Zahan otrzymał z Urzędu Celnego dowód dokonanej celnej odprawy wywozowej towaru w postaci poświadczonego odcinka świadectwa rozrachunkowego na wywóz. Dla ułatwienia kontroli Urząd Celny wydaje eksporterowi polskiemu drugi poświadczony odcinek tego świadectwa. O ile eksporter polski przy wydawaniu mu świadectwa rozrachunkowego na wywóz przedstawił tylko fakturę proforma, winien on, celem otrzymania należności, złożyć następnie w Zahanie odpis ostatecznej faktury.

9. Sumy, znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) oraz sumy znajdujące się na r-ku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

10. Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewent. straty, mogące wyniknąć wskutek wahań kursu walut.

11. Tytułem zwrotu wszystkich kosztów Zahan pobiera opłatę 0,5% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty i może żądać od eksportera polskiego zapłacenia połowy tej opłaty zgóry jeszcze przed zrealizowaniem w clearingu należności za towar. Zahan ma również prawo do zwrotu wydatków, dokonanych na życzenie eksportera.

12. W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. tranzakcji, który składa się z Nr. konta klienta i Nr. danej tranzakcji.

13. Warunki. ustalone w p. 1—12, obowiązują od 20. XI. 1935 aż do odwołania.

Uwaga: Eksporterzy polscy, którzy zawarli tranzakcje wywozowe przed dniem wejścia w życie Umowy Rozrachunkowej Polsko - Niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r., a ich odbiorcy przed tą datą otrzymali zezwolenia Niemieckich Urzędów Nadzorczych (Überwachungsstelle) i właściwych Władz Dewizowych (Devisenstelle) na dokonanie importu do Niemiec, będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na wywóz w Zahanie po złożeniu oświadczenia, że nie roszczą sobie do Zahanu pretensji o wypłacenie należności za towar w ramach tej Umowy Rozrachunkowej. W tym celu eksporterzy winni złożyć w Zahanie odpisy faktur eksportowych i zezwoleń władz niemieckich.

1. Przywóz do polskiego obszaru celnego wszelkich towarów pochodzenia niemieckiego uzależniony jest, w myśl Umowy Gospodarczej Polsko-Niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r., od złożenia przez importera polskiego w Urzędzie Celnym świadectwa rozrachunkowego na przywóz, stwierdzającego wypełnienie przez importera polskiego warunków, przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego.

2. Przy imporcie towarów wolnych do przywozu wystarczy złożenie w Urzędzie Celnym wymienionego w p. 1 świadectwa rozrachunkowego na przywóz.

3. Przy imporcie towarów zakazanych do przywozu importer musi złożyć w Urzędzie Celnym, poza świadectwem rozrachunkowem na przywóz. także pozwolenie przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wydane w zwykłym trybie.

4. Pozatem importer winien złożyć w Urzędzie Celnym wszystkie inne dokumenty, wymagane przez obowiązujące przepisy polskie (np. zezwolenie weterynaryjne i t. p.)

5. Świadectwa rozrachunkowe na przywóz wydają:

w okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego (Zahan), — Warszawa, Moniuszki 10,

w okręgach wszystkich innych Izb Przemysłowo-Handlowych — Delegaci Zahanu przy tych Izbach.

6. Świadectwo rozrachunkowe na przywóz ważne jest 1 miesiąc od daty wystawienia i służy dla jednorazowej odprawy celnej.

7. Dokonywanie zapłaty dostawcy niemieckiemu za towar może odbywać się wyłącznie za pośrednictwem Zahanu. Bezpośrednie wpłaty eksporterowi niemieckiemu są niedopuszczalne.

8. Faktura niemieckiego dostawcy ma obejmować cenę towaru franko polsko - niemiecka granica bez cła, t. zn. cenę towaru loko miejsce załadowania oraz koszty przewozu i ubezpieczenia do granicy polsko-niemieckiej i t. d.

9. Celem uzyskania świadectwa rozrachunkowego na przywóz importer składa odpis faktury i asygnaty bankowej, stwierdzającej wpłacenie na rachunek Zahanu (P. K. O., Bank Handlowy w Warszawie, Powszechny Bank Związkowy w Polsce, Warszawa) należności za towar i opłaty Zahanu.

10. Wpłata za towar następuje w złotych po ostatnio znanym średnim urzędowym kursie dewizy Giełdy Warszawskiej według faktury niemieckiego dostawcy.

11. Przy tranzakcjach kredytowych możliwe jest uzyskanie świadectwa rozrachunkowego na przywóz za złożeniem weksli lub gwarancji bankowej (ogólnej, wydanej dla danego importera lub gwarancyi. wydawanych w poszczególnych wypadkach).

Wydawanie świadectw rozrachunkowych na przywóz bez zapłacenia w gotówce należności za towar możliwe jest tylko wówczas, jeżeli eksporter niemiecki stwierdził kredyt w fakturze.

Zabezpieczenie wekslowe lub bankowe musi być złożone w takiej walucie, na jaką opiewa faktura, z tem, że wpłata nastąpi w złotych w terminie płatności po ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej. Sposób i termin płatności musi być zgodny z fakturą niemieckiego dostawcy.

12. W myśl zasady, ustalonej w p. 7, importer polski, który korzysta z kredytu, podpisuje przed otrzymaniem świadectwa deklarację dla Zahanu, zobowiązując się, że nie dokona żadnych bezpośrednich wypłat dostawcy niemieckiemu oraz, że należność za towar uiści w złotych po ostatnio znanym urzędowym średnim kursie dewizy Giełdy Warszawskiej na Berlin w dniu płatności. Dzień płatności musi być oznaczony w deklaracji importera.

13. Z chwilą wpłaty złotych przez polskiego importera na rachunek Zahanu, Zahan uznaje rachunek niemieckiej Kasy Rozrachunkowej i przesyła jej awizo dla wypłaty dostawcy niemieckiemu odnośnej sumy z rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej. Sumy na rachunku tym powstają z wpłat importerów niemieckich za towary, dostarczane z Polski. Wypłaty następują w RM w kolejności, ustalonej datami wpłat złotych przez importerów polskich na rachunek Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie.

14. Sumy, znajdujące się na rachunku Zahanu w Niemieckiej Kasie Rozrachunkowej (Deutsche Verrechnungskasse) oraz sumy, znajdujące się na rachunku Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Zahanie, nie podlegają oprocentowaniu.

15. Zahan nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne straty, mogące wyniknąć na skutek wahań kursu walut.

16. Zahan pobiera tytułem zwrotu wszystkich kosztów opłatę w wysokości ½% od sum fakturowych, nie mniej jednak niż 1 złoty, zastrzegając sobie prawo zwrotu wydatków dokonywanych na życzenie importera.

17. W korespondencji z Zahanem należy powoływać się na Nr. bieżacy wpłaty, o którym importer polski zawiadamiany jest specjalnym drukiem.

18. Warunki, wymienione w p. 1—17, obowiązują od 20 listopada 1935 r. aż do odwołania.

Uwaga: Importerzy polscy, którzy

a) uzyskali pozwolenie przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu przed dniem 20. 11. 1935 r.

b) zawarli prywatne tranzakcje kompensacyjne i uzyskali zezwolenie niemieckich Urzędów Nadzorczych (Überwachungsstelle) i Władz Dewizowych (Devisenstelle) przed 20. 11. 1935 r., będą mogli otrzymać świadectwa rozrachunkowe na przywóz po przedłożeniu w Zahanie odpowiednich dokumentów.

REGULOWANIE UBOJU I HANDLU NIEROGACIZNĄ W NIEMCZECH.

Niedostateczna podaż mięsa wieprzowego oraz nierównomierny stan aprowizacji wielkich środowisk konsumcji w porównaniu z gminami wiejskiemi, skłonił ponownie Związek Centralny niemieckich hodowców bydła do wprowadzenia dalszych przepisów normujących zagadnienie uboju i zaopatrzenia. —

Nowe przepisy z 14. X. 1935 określają aż do odwołania kontyngent uboju świń w wysokości 70% (dotychczasowy ostatni kontyngent 80%) przeciętnego uboju z miesiąca października 1934 r. W ten sposób większy ubój na wsi ma być zniżony do tego poziomu.

Zaopatrywanie w bydło i nierogaciznę wszystkich rzeźni, fabryk przetworów mięsnych itp. ma się dla dokładniejszej kontroli dokonywać na targowisku danej gminy, do której te przedsiębiorstwa przynależą. Do wszelkich tranzakcyj przewidywane są wyłącznie gminy posiadające własne targowiska. Ubój bydła i nierogacizny poza okręgiem właściwej gminy dokonany być może tylko na podstawie specjalnego zezwolenia.

Wszelkie przedsiębiorstwa trudniące się handlem nierogacizną i bydłem mają zgłaszać w pewnym określonym terminie w okręgowym związku rolników (Kreisbauernschaft) ilość i rodzaj nierogacizny przeznaczony do uboju z podaniem miejsca pochodzenia i przeznaczenia. Okręgowe związki rolników zawiadamiać będą o transporcie odnośne władze sprawujące kontrolę nad ubojem.

Celem tych przepisów jest wprowadzenie dokładnej kontroli nad handlem bydła, pośrednictwem, ubojem i w pierwszym rzędzie zaopatrzeniem miast w świeże mięso (w szczególności wieprzowe) kosztem wsi zresztą, którym daje się równocześnie do zrozumienia, że na jakąkolwiek zwyżkę cen na bydło i nierogaciznę liczyć nie należy i że niedostarczenie na rynek świń nadających się do uboju jest akcją bezcelową i ogólnie biorąc szkodliwą.

UŁATWIENIA IMPORTU ŚRODKÓW SPOŻYWCZYCH DO BELGJI.

W związku ze stałą zwyżką cen rynkowych i detalicznych na niektóre artykuły żywnościowe rząd belgijski, celem zapobieżenia dalszym zwyżkom, wydał prowizorycznie kilka rozporządzeń na podstawie których:

1) ograniczenie dotyczące importu jaj do Belgji zostaje zniesione;

2) przydział zezwoleń przywozowych na mięso wieprzowe, słoninę i smalec jest znacznie rozszerzony — nie jest wymagane od importerów wykazanie się importem w latach bazowych;
3) pozwolenia przywozowe na masło będą przydzielane analogicznie do punktu 2-go osobom osiadłym w Belgji zainteresowanym importem tego artykułu jedynie przy uskutecznieniu opłaty licencyjnej obniżonej do fr. b. 4,50 od kg (dotychczas obowiązywała opłata fr. b. 8);
4) opłata celna od przywozu mięsa końskiego została zniesiona.

Rozporządzenia te ukażą się w najbliższym dzienniku urzędowym, są czasowe i mają obowiązywać do 31 grudnia rb., należy jednak spodziewać się przedłużenia tego terminu do lutego 1936 r.

UKŁAD DUŃSKO - POLSKI.

Podpisany w końcu października rb. układ z Danją ustala z mocą obowiązującą wstecz na okres od 1 września rb. do 31 grudnia rb. kontyngenty dewizowe dla niektórych towarów polskich, których przywóz w Danji podlega reglamentacji. M. in. zapewnienie przydziału dewiz mają konie i żołądki cielęce, chmiel, niektóre wyroby drzewne, przędza wełniana, rury, blacha cynkowa, niektóre maszyny i produkty naftowe.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1935 R.

BELGJA. Opłata licencyjna od masła została obniżona od 1. bm. do końca roku na 4,50 od kg.

BUŁGARJA. W myśl wiadomości ogłoszonych przez Dyrekcję Ceł niektóre gałęzie przemysłu będą mogły korzystać z bezcłowego przywozu określonych artykułów chemicznych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Cypr.** Rozporządzenie z 1 sierpnia br. obniża cło na mąkę i pszenicę. **Malta.** Rozporządzenie z 16 października zwalnia od cła t. zw. roślinę „kość słoniową".

CZECHOSŁOWACJA. W związku z wydanym zakazem eksportu broni (Inf. Eksp. Nr. 31) wprowadzono z mocą od 19. 10. 35 zakaz tranzytu broni i materjałów wojennych. Zakazowi tranzytu podlegają wszelkie środki przeznaczone do wojny chemicznej, materjały zapalające itp.

Z ważnością od 27. 10. 35 został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz melasy z poz. 21 czsł. taryfy celnej. Opłata manipulacyjna wynosi ¼% od ceny.

Z ważnością od 1. 11. br. do 9. 2. 1936 zostały ustalone następujące cła na tłuszcze: poz. 89 sadło wieprzowe i gęsie:
a) surowe 90 kc. (dotychczas 180 kc.),
b) wytopione 120 kc. (dotychczas 300 kc.)

DANJA. Opłaty wwozowe od zbóż zostały zmienione, poczynając od 26 października.

FRANCJA. Dekret z dnia 28. 10. 1935 zakazuje obywatelom francuskim i innym mieszkającym we Francji udzielania pożyczek bankom, instytucjom urzędowym, osobom prywatnym i prawnym we Włoszech w drodze bezpośredniej i pośredniej, następnie podpisywania pożyczek, zakupu obligacyj i akcyj, jako i otwierania kredytów.

„Journal Officiel" z 31. 10. 35 zawiera nowe rozporządzenia, mające na celu ułatwienia w zakresie likwidacji należności clearingowych.

Pozatem wydano około 300 dekretów m. in. w zakresie reorganizacji służby handlu zagranicznego, spraw podatkowych, monopolowych, w zakresie organizacji i pomocy dla rolnictwa, komunikacji itp.

Dnia 22 października został zniesiony zakaz przywozu na niektóre ryby morskie z Hiszpanji, oraz krajów objętych w grupie „inne".

Zostały wprowadzone w życie nowe przepisy regulujące przywóz broni.

„Journal Officiel" z 23 października br. zawiera dekret dotyczący clenia motorów gazowych i motorów Diesl'a.

Dekret ogłoszony 25 października podaje określenie wazeliny dla celów taryfikacyjnych.

Inny dekret z tegoż dnia uzupełnia przepisy o cleniu i taryfikacji książek.

Dn. 27 października został ogłoszony dekret podwyższający stawkę celną na czerń pochodzenia mineralnego.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** W Nr. 57 Dziennika Urzędowego ukazały się przesunięcia, wprowadzające w Indochinach dekrety francuskie o zmianach ceł na fartuchy i peleryny gumowe, kawę bezkofeinową, maszyny do liczenia, sardynki i inne konserwy rybne, oraz na maszyny do szycia i na obrabiarki. W tymże numerze dziennika urzędowego znajduje się obwieszczenie o wprowadzeniu dekretów francuskich dotyczących znakowania guzików, kluczy i wyrobów kauczukowych.

Tunis. Rozporządzenie francuskie z 16 sierpnia br. o przedłużeniu mocy obowiązującej szeregu rozporządzeń wprowadzających zmiany celne zostało ogłoszone w dzienniku urzędowym Tunisu z 18 października. W tymże numerze dziennika urzędowego ogłoszono również rozporządzenie francuskie z 31 sierpnia br. o tymczasowem dopuszczeniu po zniżonych stawkach celnych szeregu wytworów pochodzących ze Stanów Zjednoczonych i Porto-Rico.

GRECJA. Cło na ołów i glejtę ołowianą zostało dwukrotnie podwyższone.

Rozporządzenie z 26 sierpnia wprowadza zmiany celne dotyczące: preparatów chemiczno-technicznych (poz. 159 g. 20), nici z różnych substancyj, kapsli do min, t. z. lodówek (szaf chłodzących) oraz aparatów ziębiących.

HISZPANJA. Rozporządzenie z 19 października zawiera taryfikację płytek celuloidowych.

Z dniem 24 października weszły w życie zmiany celne obejmujące szereg wyrobów gumowych.

HOLANDJA. Przedłużone zostały zarządzenia kontyngentowe na następujących zasadach:
1. Trykotaże — ustawowo przysługuje 30% wartości, okres: 1 rok.
2. Zamki — ustawowo przysługuje 25% wagi — okres: 1 rok.
3. Śledzie świeże i solone — ustawowo przysługuje 40% wagi netto, okres: 7 mies.
4. Chleb — ustawowo przysługuje 60% wagi — okres: 1 rok.
5. Przędza ze sztucznego jedwabiu — ustawowo przysługuje 80% wagi netto — okres: 1 rok.

W związku z postanowieniem Komitetu Koordynacyjnego Ligi Narodów w sprawie zastosowania sankcyj finansowych Holenderskie Ministerstwo Skarbu łącznie z Bankiem Niderlandzkim poczyniło kroki, które pozwolą na ewentualne zastosowanie tych sankcyj z dn. 31 października rb.

IRLANDJA. Od 1. bm. zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe dla przywozu saletry wapiennej.

KANADA. Rozporządzenie z 4 października br. ustanawia nową pozycję taryfy „olej perilla". przewidującą bezcłowy wwóz tego artykułu.

NIEMCY. Rozporządzenie z 26 października br. wprowadza zmiany w tekście taryfy polegające głównie na wprowadzeniu nowych obok dotychczasowych stawek celnych stosowanych przy zachowaniu odpowiednich warunków i formalności. Zmiany obejmują: śliwki, konie, smalec wieprzowy, oleomargarynę, t. zw. „premier jus", łój, odpadki z fabrykacji krochmalu z kukurydzy, nici kauczukowych, oraz aluminjum w surowym stanie.

PALESTYNA. Dziennik Urzędowy z 5 września zawiera nową listę wytworów palestyńskich dopuszczonych do bezcłowego wwozu do Syrji.

Zarządzenie ogłoszone 17 października zabrania wwozu i sprzedaży jaj nieopatrzonych napisem „importowane" w językach angielskim, arabskim i hebrajskim (jednocześnie).

Dziennik Urzędowy z 18 października zawiera rozporządzenie zmieniające dotychczasowe stawki celne na meble. Nowowprowadzone stawki będą działały hamująco na import gotowych mebli, ułatwią natomiast produkcję miejscową z importowanego surowca.

Dziennik Urzędowy Nr. 246 zawiera zmiany celne w zakresie następujących artykułów: mydła, aparatów filmowych, instrumentów i aparatów laboratoryjnych (innych, niż ze szkła, porcelany i t. p.), suszarek do zboża oraz artykułów zawartych w poz. 583, 591 i 592 (co do tary).

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny rozstrzygnął sprawy dotyczące clenia płótna żeglarskiego, różnych instrumentów fornierowych, rękawiczek bawełnianych, siatkowych. oraz urządzeń do wyrobu płynu amoniakowego.

Urząd Skarbu postanowił wprowadzić cło antydumpingowe na żyto i mąkę żytnią pochodzenia polskiego, w wysokości od 100 kg 7,89 zł dla żyta i 10 zł dla mąki (w równowartości w dolarach). Jako prawdopodobną datę, od której powyższe cła będą obowiązywać, należy przyjąć dzień 1 grudnia br.

SZWAJCARJA. Zostaną udzielone dodatkowe kontyngenty na wwóz ziemniaków jadalnych. (Schweizer Handelsamtblatt z 29 października).

Rozporządzenie z 10 października podaje taryfikację dla kremu „Tho-Radia" oraz dla cholewek skórzanych.

Rada Związkowa postanowiła wprowadzić od 5-go bm. ograniczenia kontyngentowe na wwóz pewnych rodzajów fasoli. na skórę końską i wołową. na konfekcję męską z bawełny i jedwabiu, na rury miedziane i mosiężne, na wszelkiego rodzaju masę plastyczną, na dźwigi (żórawie) oraz na pstrągi.

SZWECJA. W związku z interwencjami państw, mających ze Szwecją bierny bilans handlowy projektowane jest stworzenie biura importowego, które zająć się ma zbadaniem możliwości przesunięć w źródłach zakupów zagranicznych.

WĘGRY. Ukazały się wyjaśnienia i decyzje taryfikacyjne dotyczące około 60 pozycyj taryfy.

W. BRYTANJA. W stosunku do Włoch wprowadzony został zakaz wywozu materjałów wojennych. Od dn. 29. 10. 35 obowiązuje bojkot finansowy Włoch, co oznacza przerwanie wszelkich interesów kredytowych.

W celu ułatwienia eksporterom angielskim wymiany z krajami, stosującemi restrykcje dewizowe, zostały wydane zarządzenia w sprawie gwarancji kredytów eksportowych. Od dnia 25. 10. 35 eksporter, który sprzedaje w efektywnej walucie angielskiej, może otrzymać niezwłocznie od Departamentu kredytów eksportowych gwarancję, że otrzyma 75% należności przypadającej od importera zagranicznego w ściśle oznaczonym terminie mimo istniejących w danym kraju ograniczeń dewizowych w celu uniknięcia dalszych zamówień. Zarządzenie to zabezpiecza eksportera nietylko przed stratą ubezpieczonej kwoty, ale również przed opóźnieniem płatności. Za opłatą niewielkiej premji eksporter, sprzedający w efektywnej walucie angielskiej, uzyskuje gwarancję, że otrzyma 75% należności przypadającej od wypłacalnego nabywcy po upływie 6 miesięcy od daty rachunku. Gwarancje normalnie są udzielane w wypadku sprzedaży za gotówkę lub na krótkoterminowy kredyt (do 90 dni) stosownie do zwyczajów rynkowych. Tranzakcje maszynami i artykułami podstawowemi, które wymagają dłuższego kredytu, będą jednak rozpatrywane przez Departament. Gwarancja będzie pozostawała w mocy dla wszystkich towarów wysłanych w ciągu 3 miesięcy, niezależnie od sytuacji, jaka może powstać w kraju odbiorczym. Premje nie są ustalone i zmieniają się w zależności od ryzyka.

Od 30 października podwyższone zostało cło dodatkowe (Additional duty) na wygięte drewniane umocnienia (pałąki usztywniające), kufrów i pudeł. Ogólne cło łącznie z dodatkowem wynosić będzie ¾ d od sztuki lub 20% ad valorem, jeśli ta ostatnia stawka da większą należność celną.

WŁOCHY. Dekret rządowy ustalił, że listy polecone wysyłane z Włoch zagranicę przed zalakowaniem mają być na poczcie kontrolowane w celu uniemożliwienia wywozu włoskich banknotów.

Ukazał się dekret z 4 października o bezcłowym kontyngencie dla stali i żelaza pochodzenia austrjackiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski listew bukowych i jesionowych. P/28656/40/C.

Firmy Maltańskie interesują się importem tarcicy z drzew iglastych. P/28632/40/C.

Firmy Maltańskie interesują się importem sosnowej klepki do beczek. P/28632/40/C.

Firma wrocławska, wobec zamierzonego przesiedlenia się do Hiszpanji, zainteresowana jest w uzyskaniu przedstawicielstw firm polskich na rynku hiszpańskim w zakresie farb, artykułów farmaceutycznych i chemicznych wszelkiego rodzaju, jak również artykułów gumowych. azbestowych oraz drzewnych. — P/27256/21/M.

Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie: artykułów elektrotechnicznych, ceramiki sanitarnej i elektrotechnicznej, odlewów żelaznych. Zainteresowane firmy polskie winny traktować tę sprawę jako pilną. P/28110/4E/Ro.

Firmy zainteresowane w eksporcie osi do rowerów zechcą nawiązać kontakt z Państw. Instytutem Eksportowym. P/28080/44/Ro.

Firma syryjska pragnie otrzymać w możliwie niedługim czasie oferty polskich firm, zainteresowanych w produkcji i eksporcie wyrobów elektrotechnicznych. P/28110/4E/Ro.

Firma w Beyrouth pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wanien i rur żeliwnych. Sprawa jest dość pilna. P/28410/4E/Ro.

Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce koszy. 26650/49/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce artykułów biurowych. 26993/61/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA R. 1935 DLA PRZEDSIĘBIORSTW SKUPU ZAWODOWEGO JAJ KURZYCH W CELACH EKSPORTOWYCH.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z r. 1934 Nr. 76, poz. 716) zezwala na prowadzenie w 1935 r. przedsiębiorstw skupu zawodowego jaj kurzych w celach eksportowych przy sumie skupu ponad 500.000 zł do 1.000.000 zł na podstawie półrocznych (zamiast całorocznych) świadectw przemysłowych kategorji 1-ej przedsiębiorstw handlowych.

Ulga będzie udzielana z urzędu bez obowiązku składania indywidualnych próśb o udzielenie ulgi.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

CZY GDYNIA ZE WZGLĘDU NA STOSOWANIE KART ROBOTNICZYCH POSPOLITEGO TYPU W PORCIE RYBACKIM I PRZEMYŚLE RYBNYM JEST NA POZIOMIE KONKURENCYJNOŚCI.

Być na poziomie konkurencyjności, możliwie nawet międzynarodowej — oto szczyt marzeń każdego energicznego kupca i przemysłowca. Jak wiadomo port nasz rybacki w Gdyni wraz z przemysłem rybnym stawiają sobie daleko sięgające zadania, dla osiągnięcia których muszą bezwzględnie być konkurencyjni jak w znaczeniu międzynarodowem, ze względu chociażby na dojrzewającą oddawna sprawę eksportu naszych konserw rybnych tak i ze względu na t. zw. „konkurencję" gdańskiego importu do kraju i tranzytu śledzi i gdańskiego przemysłu wędzarnianego.

Posłuchajmy jednakże głosu naszych kół zainteresowanych. Firmy portu rybackiego wypracowały wspólny memorjał, z którego dajemy wyjątek, dotyczący bolącej dla tych form sprawy stosowania pospolitych kart robotniczych w porcie rybackim:

„Na firmach portu rybackiego, tak importu jak i Tow. własnych połowów, ciąży obowiązek wykorzystania istniejących urządzeń, wybudowanych przez skarb Państwa kosztem sum przekraczających kilka miljonów złotych.

Aby urządzenia te mogły być wykorzystane w zupełności, firmy portu rybackiego muszą mieć możność pracowania konkurencyjnie w stosunku do W. M. Gdańska, przez które przechodzi obecnie dwie trzecie importu śledzi solonych. Ostatnie zarządzenia przymusowe korzystania z robotników z kartami portowemi uniemożliwiają konkurencję.

Robotnik fachowy i wykwalifikowany przy śledziach solonych pobiera w Gdańsku 73 groszy na godzinę.

Robotnik z kartą portową w Gdyni pobiera 1,16 zł za godzinę chociażby zupełnie się nie znał na wykonywanej pracy, i chociażby wydajność jego pracy była dwukrotnie mniejsza od robotnika gdańskiego.

Przeładunek śledzi solonych wymaga wielkiej znajomości i specjalizacji. Śledzie w beczkach znajdują się na statku i idą do wagonów kolejowych bez żadnego opakowania, gdyż w takich samych beczkach docierają do najmniejszego odbiorcy w kraju. Nieznaczne uszkodzenie w czasie przeładunku powoduje natychmiastową utratę wartości handlowej towaru i straty dla importera pracującego w Gdyni. Towar wyładowywany ze statku musi być natychmiast wysortowany nietylko pod względem dziesiątków marek, ale i pod względem jakości. Fachowy robotnik zwyczajnem opukaniem beczki na zewnątrz stwierdzi stan towaru w beczce (pod względem napełnienia solanką), gdyż beczki, z których wyciekła częściowo solanka, należy natychmiast uzupełnić nową solanką. Fachowy robotnik usuwa na bok beczki uszkodzone celem dokonania naprawy i sam potrafi taką naprawę dokonać. Fachowy robotnik potrafi toczyć beczkę nie uszkadzając jej, tak do magazynu jak i do wagonów kolejowych. Fachowy robotnik potrafi przepakować na nowo wysypane śledzie z uszkodzonej beczki. Fachowy robotnik potrafi usłuchać każdej rady właściciela towaru, podczas gdy robotnik z kartą portową ma w pogotowiu na każdą uwagę stek obelg nie wyłączając pogróżek, gdyby właściciel towaru miał zamiar wnieść zażalenie do Biura Pośrednictwa Pracy. Uniwersalny robotnik z kartą portową nie wyspecjalizowany dobrze w dziale śledziowym naraża firmy portu rybackiego na

straty powodując czasem uszkodzenia zupełnie dobrych beczek. Co do szybkości pracy, to wystarczy powiedzieć, że jeżeli poprzednio fachowi robotnicy bez kart, załadowali wagon za 15 minut, to niewyszkoleni robotnicy portowi potrzebowali na tą samą pracę 60 m. Jeżeli w Gdańsku koszt wyładunku ze statku jednej beczki kalkuluje się 10 groszy, to w Gdyni wyszkoleni robotnicy bez kart 12 groszy za beczkę dużą, a robotnicy portowi z kartami powodują koszta dochodzące do 26 groszy od beczki.

W tych warunkach nie należy się dziwić koncentracji importu śledzi w Gdańsku.

Kwestja kosztów przeładunku jest dla firm importowych portu rybackiego sprawą dużej wagi. Nie rozwiąże tu zagadnienia udzielenie dalszej ilości kart dla robotników już wyspecjalizowanych, gdyż specjalnie w Gdyni ma się do czynienia z ruchliwością elementu robotniczego, tak że robotnicy z portu rybackiego będą obciążali port handlowy.

Wyjściem z sytuacji byłoby albo wyłączenie portu rybackiego z pod działania obowiązujących obecnie przepisów (podobnie jak zrobiono z portem wojennym), albo też udzielenie firmom portu rybackiego zezwolenia na zatrudnienie i szkolenie potrzebnej ilości pracowników, dla których byłyby wydawane karty portowe z ważnością tylko w danej firmie, a tracące swą ważność po opuszczeniu firmy".

KRONIKA.

— **SEZON POŁOWÓW YARMOUTHSKICH MA SIĘ KU KOŃCOWI.** Przebywający w Anglji korespondent Portu Rybackiego p. T. Serwa tak charakteryzuje przebieg tegorocznego sezonu:

Na początku sezonu w ciągu mniej więcej ośmiu dni ceny były najniższe w stosunku do obecnych. Po tym okresie nastały duże sztormy i deszcze, co przyczyniło się do obniżenia połowów. Była to przeszkoda nieprzewidziana i dlatego solarze nie skorzystali w zupełności z poprzednich niskich cen, a nawet nie zasolili odpowiedniej ilości beczek sprzedanych poprzednio Sowietom. Musieli więc solarze zakupywać świeże śledzie po wyższych cenach, celem wykonania zamówień. Pozatem do wzrostu cen przyczyniały się olbrzymie zakupy świeżych śledzi w lodzie dokonywane przez Niemcy, które po raz pierwszy po depresji ekonomicznej zakupywały tak wielkie ilości śledzi. Z powodu więc wysokich cen istniało bardzo małe ożywienie na rynku zakupów solonych śledzi, w oczekiwaniu na lepszą konjunkturę czyli na obniżkę cen. Było to tembardziej uzasadnione, że dalsze połowy yarmouthskie tj. począwszy od pełni księżyca (10 listopada) tak dalece się poprawiły, że sfery zainteresowane w Anglji uchwaliły szybkie zakończenie sezonu, gdy ilość zasolonych beczek dojdzie do 390.000 sztuk. Dzięki więc tym zarządzeniom udało się utrzymać ceny na dość wysokim poziomie, może nawet za wysokim poziomie w stosunku do istniejących zapasów i możliwościach sprzedaży.

Polskie połowy śledzi na Morzu Północnem będą zapewne nieco mniejsze od wyników zeszłorocznych. Celem podołania zamówieniom Tow. „Mewa" musiało pewne ilości śledzi przepakowywać do beczek handlowych również i w Holandji.

— **EKSPORT WĘGORZY I ZAKUPY ŁOSOSI DLA EKSPORTU.** Co roku część węgorzy z połowów przybrzeżnych zakupuje się dla celów eksportu. Z obecnego sezonu węgorzy sprzedano do Danji 15.000 kg, do Szwecji 5.000 kg i do Gdańska 3.800 kg. Węgorze te zabierają kutry duńskie i szwedzkie w stanie żywym. Jeśli zaś chodzi o łososie wiślane, najbardziej cenione zagranicą, to eksportem tym trudnił się zawsze Gdańsk, na którego terenie łowi się przeważnie te łososie, a resztę dokupuje się w Polsce. Łososie skupywane na terenie polskim nie podawał Gdańsk do kontyngentów umowy polsko - gdańskiej, gdyż skup ten dokonywany przez osoby trzecie i dowożony Wisłą do Gdańska trudno było zauważyć. Zasługuje więc na uwagę korzystna zmiana jaka zachodzi w tym handlu w obecnym sezonie wiślanym łososi, gdyż łososie te zakupuje już bezpośrednio spółdzielnia Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich w Gdyni. (Komun. Portu Rybackiego).

— **WZNOWIENIE POŁOWÓW POD BORNHOLMEM.** Nieznaczne zapasy dorszy z polskich połowów, jakie zamrożono w okresie letnim wyczerpały się już zupełnie, czyli w czasie zaczynającego się najlepszego okresu sprzedaży ryb morskich spotkaliśmy się (podobnie jak w roku ubiegłym) z brakiem dorszy i fląder. Celem zaradzenia tej sytuacji wysłała spółdzielnia Pol. Zj. Ryb. Morskich trzy kutry (dwa z Gdyni i jeden z Helu) na połowy w okolice wyspy Borholm.

W roku przyszłym, po wybudowaniu specjalnej zamrażalni i rozbudowie pomieszczeń chłodniczych, zapewne będzie można przygotować odpowiednie zapasy dorszy i fląder mrożonych.

(Komun. Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH W DRUGIEJ DEKADZIE LISTOPADA 1935 R.

na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło.

Okres sprawozdawczy minął w atmosferze spokojnej, lecz przy tendencji naogół stałej. Obawa panująca w londyńskich kołach handlowych w pierwszej połowie listopada na skutek znacznych różnic cen, ustąpiła miejsca pewnej ufności w stałość rynku. — Ceny wykazywały w okresie sprawozdaw-

czym nieznaczne tylko wahania i utrzymywały się według biuletynu Giełdy Towarowej w Londynie z dnia 22 b.m. na następującym poziomie:

masło australijskie

100-103 w równym okresie 1934 r. 71-74

masło nowozelandzkie

101-104 w równym okresie 1934 r. 73-75

masło afrykańskie

94- 98

masło duńskie

123-124 w równym okresie 1934 r. 117

masło holenderskie

107-109 w równym okresie 1934 r. 88-92

masło łotewskie

102-106 w równym okresie 1934 r. 70-73

masło litewskie

100-104 w równym okresie 1934 r. 70-76

masło syberyjskie

98-102 w równym okresie 1934 r. 71-72

masło polskie

96- 97 w równym okresie 1934 r. 66-68

Popyt w dalszym ciągu oceniany jest na 9 miljonów kg. tygodniowo, co zapewnia szybkie zrealizowanie bieżących dostaw świeżego masła. Dostawy te wynosiły w październiku

1935	1934	1933 r.
714.870	729.383	600.355 cwts

a za okres od stycznia do października

1935	1934	1933 r.
8 206 248	8 407 386	7 376 840 cwts

Z cyfr tych wynika, że zarówno w październiku r. b. jak i za okres pierwszych 10 miesięcy b. r. dostawy do Anglji wykazują spadek w stosunku do dostaw zeszłorocznych. Szczególnie zmniejszył się eksport z Danji, Szwecji, Estonji, Finlandji i Rosji, jak również Nowozelandji i Argentyny. — Zwiększyły się natomiast dostawy z Australji, Afryki Południowej, Kanady oraz innych dominionów, z Holandji, Łotwy, Litwy oraz Polski, której udział przedstawia się jak następuje:

od stycznia do października

1935	1934	1933 r.
82 234	49 245	213 cwts
1935	1934	1933 r.
16.483	87	5 cwts

w październiku

Zapasy w chłodniach angielskich wynosiły w dniu 9. 11. 35 r. 536.004 skrzyń, wobec 609.308 skrzyń w dniu 26. 10. 35 r. i 693.901 skrzyń w dniu 12. 10. 35 r., natomiast zapas w chłodniach stwierdzony w dniu 10. 11. 34 r. wynosił 877.633 skrzyń, a w dniu 11. 11. 33 r. 565.130 skrzyń. Sezonowo zwiększone dostawy z krajów produkcji południowej kuli ziemskiej nie osiągnęły jeszcze zeszłorocznego poziomu.

Notowanie kopenhaskie pozostało w ciągu okresu sprawozdawczego bez zmiany na 220.— koron za 100 kg. w stosunku do koron 200,— notowanych pod koniec listopada roku 1934 i 1933.

Eksportu do Niemiec jeszcze nie podjęto.

Rynek krajowy wykazywał w ciągu okresu sprawozdawczego tendencję wybitnie spokojną przy cenach niejednolitych. — Eksport trwa z wszystkich części Polski i uprawiany jest w woj. zachodnich w bardzo znacznym rozmiarze.

Jaja.

Ceny utrzymują się na poziomie z ubiegłego tygodnia. W dniu 25 b. m. płacono za towar świeży zł. 130,—, gwarantowanej świeżości zł. 140,— za skrzynię 24-kopową loco Poznań. W drobnym hurcie notowano jaja świeże zł. 1,50, gwarantowanej świeżości zł. 1,60 za mendel.

WYDAWNICTWA

BROSZURA O OBNIŻCE KOMORNEGO I O ZMIANACH PODATKU OD LOKALI.

Obchodzący żywo lokatorów jak i właścicieli domów dekret P. Prezydenta Rzeczypospolitej o obniżce komornego i o zmianach podatku od lokali oraz nowy tekst ustawy o ochronie lokatorów znoszący ochronę dla większych mieszkań oraz dla lokali handlowych I do III kategorji świadectwa przemysłowego, został wydany w formie broszury o objętości 48 stron, przez księgarnię Wł. Wilaka w Poznaniu ul. Podgórna 10. Cena książki 90 groszy.

PRZETARG NA RÓŻNE MATERJAŁY OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ P.K.P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) drelichu szarego, bronzowego, płótna tapicerskiego, oponowego, brezentowego na dachy, czarnego na fałdziaki (harmonijki), lnianego białego, czerwonego bawełnianego na chorągwie, neslu.

2) tygli grafitowych.

3) drutu żelaznego zwykłego i kolczastego oraz gwoździ różnych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniu 6. 12. 1935 r. (poz. 1) 10. 1. 1936 r. (poz. 2) i 14. 1. 1936 r. (poz. 3).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 255 z dn. 6. 11. 1935 roku.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	25. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	27. 11.
s/s CAPELLA*	2. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	4. 12.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	29. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	25. 11.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	27. 11.
s/s CAPELLA*	2. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	4. 12.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	2. 12.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	2. 12.
s/s ACHILLES*	9. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES	9. 12.
		Ryga		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s FALKEN	8. 12.	**Ryga — Liepaja**	s/s FALKEN	27. 11.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		11. 12.
		co 2 tygodnie		25. 12.
		LITWA		
s/s FALKEN	8. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	27. 11.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		11. 12.
		co 2 tygodnie		25. 12.
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 12.
	21. 12.	co 8 dni		21. 12.
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	26. 11.
	21. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		10. 12.
		co 14 dni		24. 12.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 12.
	21. 12.	co 10 dni		21. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 11. 11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	28/30. 11. 12. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	2. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	2. 12.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW	26. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	26. 11.
s/s ALBERT	30. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	30. 11.
s/s JACOBA	3. 12.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s JACOBA	3. 12.
s/s E. RUSS	7. 12.	2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS	7. 12.
		Bremen		
s/s HERO*	2. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	2. 12.
s/s ACHILLES*	9. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES*	9. 12.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	27. 11. 4. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN	28. 11. 5. 12.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	26. 11. 10. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	26. 11. 10. 12.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	26. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	2. 12.
s/s BRISK	2. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	10. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	9. 12.
s/s JAEDEREN	17. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	23. 12.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	2/4. 12. 17/18. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	5. 12. 19. 12.
s/s BALTONIA*	25/27. 11. 9/11. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	28. 11. 12. 12.
		Hull		
s/s LUBLIN*	25/27. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	28. 11.
s/s LWÓW*	2/4. 12.	co tydzień	s/s LWÓW*	5. 12.
s/s KATHOLM	27. 11.	**Manchester/Liverpool**	s/s KATHOLM	27. 11.
s/s UFFE	4. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	4. 12.
s/s HINDSHOLM	11. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	11. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	30. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	30. 11.
s/s HAGUE	7. 12.	co tydzień	s/s HAGUE	7. 12.
		HOLANDJA		
s/s AMAZONE	2. 12.	**Amsterdam**	s/s AMAZONE	2. 12.
s/s TIBERIUS	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TIBERIUS	9. 12.
s/s PERSEUS	16. 12.	co tydzień	s/s PERSEUS	16. 12.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	26. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	27. 11.
s/s PUCK	3. 12.	co tydzień	s/s PUCK	4. 12.
s/s JUNO	28. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	28. 11.
s/s FORTUNA	5. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	5. 11.
s/s NIOBE	9. 12.		s/s NIOBE	9. 12.
s/s BUTT	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	2. 12.
s/s BUSSARD	12. 11.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s WIBORG	ok. 9. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 9. 12.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	26. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	27. 11.
s/s HEL	3. 12.	co tydzień	s/s HEL	4. 12.
s/s ŚLĄSK*	10. 12.		s/s ŚLĄSK*	11. 12.
s/s BUTT	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	2. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	12. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s SONGDAL	29. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s EIKHAUG	17. 12.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	3. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	7. 12.
	17. 12.	co 2 tygodnie		21. 12.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	23. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s PORTO	6. 12.	co 2 tygodnie	s/s PORTO	6. 12.
		Valencia — Barcelona	—	
s/s NEPTUN	26. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*		
s/s ALFO	30. 11.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s IBERIA	25. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PALERMO	27. 11.
		co 2 tygodnie	s/s ALBANIA	11. 12.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	13. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	13. 12.
s/s TOMSK	12. 1.	co miesiąc	s/s TOMSK	12. 1.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
		(Rummel & Burton)	Statek	12. 12.
Statek	11. 12.	co 2—4 tygodnie		
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul —		
m/s NORDLAND*	29. 11.	**Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	s/s NORRUNA	29. 11.
m/s VIKINGLAND*	2. 12.	*(Polska—Lewant, Agencja Okretowa)*	m/s NORDLAND*	4. 12.
s/s BIRKALAND*	13. 12.	co 1—4 tygodnie	m/s VIKINGLAND*	13/14. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth	s/s SONGDAL*	29. 11.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s EIKHAUG	17. 12.
		co 3 tygodnie	s/s KALER	31. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
		(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)	s/s SARMACJA*	20/21. 12.
—		co 5 tygodni		
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	s/s SCANYORK*	27. 11.
s/s SAGAPORACK*	7. 12.	*(American Scantic Line)*	s/s CLIFFWOOD*	7. 12.
s/s CITY OF FAIRBURY*	13. 12	co tydzień	s/s ARGOSY*	14. 12.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	26. 11. 21. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	30. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s PORTO	6. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s PORTO	6. 12.
		co 2 tygodnie		
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo,		
m/s PACIFIC	4. 12.	**Buenos Aires**		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	—	
		co 3 tygodnie		
s/s ORIENT	28 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s HERAKLES	11. 12.	co 2 tygodnie	s/s MODESTA	26. 11.
s/s ATLANTA	25. 12.			
s/s EQUATOR	12. 1.			
s/s URA	26. 11.			

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 11.			
m/s KLIPPAREN	24. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s HAMMAREN	28. 11.
m/s HAMMAREN	1. 3.	co miesiąc		
m/s KAAPAREN	3. 3.			
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s GLENAPP	26. 11.
		co 3 tygodnie	s/s CITY OF HEREFORD	30. 11.
			s/s BELLEROPHON	21. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	s/s RINDA	16. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s RYDBOHOLM	4. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s THALATTA	8. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s UDDEHOLM	10/14. 12.
m/s TORTUGAS	12. 12.	co 3—10 dni na wejściu		
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s NASHABA	12. 12.	co miesiąc	s/s NASHABA	13. 12.
s/s CRANFORD	14. 12.		s/s CRANFORD	15. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 listopada:

s/s CITY OF HEREFORD lin. po ładunek do portów Dalekiego Wschodu, PAM.
s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Amer. Scant. Line.
s/s PALERMO lin. do portów Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s KATHOLM lin. z Manchester i Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska dla ładowania do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałtycka.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JACOBUS po drzewo, PAM.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Speed.
s/s SADO po węgiel, Speed.
s/s FRIESLAND po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ERIKA SCHÜNEMANN ze złomem, PAM.
m/s SKJÖLDBORG po węgiel, PAM.
m/s NEPTUN po węgiel, PAM.
ż/m PAX po makuchy, Rummel & Burton.
m/s CARING ze złomem, PAM.

28 listopada:

s/s ORIENT z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s JUNO z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
m/s HAMMAREN lin. z południowej i zach. Afryki dla wyład. i ładowania, Bergenske.
ż/m HENDRIKA JOHANNA dla ładowania, Behnke & Sieg.
s/s MARTIN GOLDSCHMIDT z fosfatami, PAM.
s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s GUNDBORG SEGRELL po węgiel, Speed.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

29 listopada:

m/s NORDLAND lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania, Pol. - Lewant.
s/s SONGDAL lin. po ładunek do Antwerpji i portów lewantyńskich, Rummel & Burton.

s/s VARANGFFJELL z ładunk. koncentratów, Behnke & Sieg.
s/s BELGIEN, po węgiel, Lenczat.
s/s UNION po węgiel, Progress.

30 listopada:

s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth lin. dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ALFA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami, PAM
s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.
s/s HAKEFJORD po cukier, Behnke & Sieg.
s/s BRITTE po węgiel, Speed.
s/s TRUDE SCHENEMAN ze złomem, PAM.
s/s ILMENAU ze złomem, Rummel & Burton.
s/s LEESEE ze złomem, PAM.

1 grudnia:

s/s ELLAVORE dodatk. lin. z drobnicą i złomem, PAM.
s/s FORTUNATUS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SENSAL ze złomem, Rummel & Burton.
s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s GALEON po węgiel, PAM.

2 grudnia:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 4-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 4-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio - norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VIKINGLAND lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania Pol. - Levant.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

3 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre z pasażerami i towarami, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.
s/s URSA lin. z portów zach.-norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

4 grudnia:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
m/s PACIFIC lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s NORDLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Pol. - Levant.

5 grudnia:

m/s RYDBOHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania bawełny i towarów, Bergenske.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

6 grudnia:

s/s PORTO lin. z portów Marokka, Portugalji i Hiszpanji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FRANKRIG po węgiel. PAM.

Treść:

Następny numer

naszego pisma ukaże się w rozszerzonych rozmiarach w dniu 22 grudnia br.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia
BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia
MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 grudnia 1935 r. | NR. 34

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie **4,50 zł,** zagranicą **7,50 zł.**
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O robotach finansowanych przez Fundusz Pracy

(Roboty celowe i niecelowe. Roboty drogowe. Most na Wiśle).

Wobec drogiego pieniądza i kurczenia się kredytów, przeznaczonych na roboty publiczne, wydaje się koniecznem wszelkie projektowane roboty z funduszów publicznych, a więc i z Funduszu Pracy, dokładnie analizować pod względem ich celowości.

Co należy rozumieć pod celowością? Celowe są te roboty, które wykonane według ułożonego na dłuższą lub krótszą metę planu prac, dają należyty efekt gospodarczy. Niektórzy idą dalej, bo do celowych zaliczają obecnie tylko te roboty, które się rentują finansowo, t. j. dają realny efekt finansowy. Ponieważ jednak mówimy tu o robotach finansowanych przez Fundusz Pracy, źródła o określonem przeznaczeniu bezrobotnych, — wobec tego ostatnia definicja nie wydaje się być słuszną. Nie podlega jednak wątpliwości, że z Funduszu Pracy należy wykonywać tylko roboty celowe.

Każda dzielnica Polski ma swe odmienne potrzeby i to, co celowe jest w b. Kongresówce, jak budowa kanalizacji i wodociągów, to dla Pomorza byłoby niecelowem, gdyż miasta nasze posiadają te urządzenia.

Jakie roboty na Pomorzu zaliczyć należy do celowych? przedewszystkiem roboty drogowe oraz związane z regulacją Wisły.

Rozgałęziona sieć dróg bitych na Pomorzu coraz bardziej zaczyna się niszczyć, osobliwie szos państwowych o pierwszorzędnem znaczeniu gospodarczem i strategicznem. Przyczyna — brak kredytów na konserwację. Ta sprawa przedstawia się już od kilku lat. Czem to grozi dla naszych głównych szos — widzimy naocznie, i jeżeli nie uda się znaleźć funduszów z innych źródeł, niedługo pewne odcinki drogowe trzeba będzie zamknąć dla ruchu.

Drugą nieznośną bolączką są odcinki dojazdowe do większych miast oraz te odcinki. które wykazują specjalnie wzmożony ruch kołowy i pomimo corocznej konserwacji, niszczą się w szybkiem tempie. Wskażę tu np. na odcinek Grzywna - Chełmża - Bielczyny: ogromny ruch kołowy podczas zwózki buraków do Cukrowni Chełmżyńskiej co rok rujnuje gruntownie nawierzchnię szosową. Szosa jednotorowa przez wieś Grzywna naprawia się nieomal co rok i po kilku miesiącach znów doprowadza się do stanu opłakanego. To samo na odcinku Grudziądz - Mniszek, gdzie ciężarówki niszczą szosę co rok gruntownie. Otóż te intensywnie objeżdżane odcinki winne otrzymywać ulepszoną kostkową lub klinkierową nawierzchnię, jedynie racjonalną, zwykła szosa bita bowiem tu nie nadaje się zupełnie.

A więc potrzebne są większe pieniądze na bieżący remont szos głównych oraz na ulepszenie nawierzchni w miejscach specjalnie rujnujących się. Ministerstwo Komunikacji oświadcza, że na te najkonieczniejsze roboty niema funduszów. Fundusz Pracy winien tu bezwarunkowo przyjść z większą pomocą finansową Min. Kom. z wyraźnem zastrzeżeniem, że dotacje użyte będą tylko na wymieniony cel na Pomorzu.

Statut jednak F. P. przewiduje wydatki wyłącznie o charakterze inwestycyjnym. Otóż ulepszone nawierzchnie są inwestycją i z tego założenia wychodząc ulepszono i do-

prowadzono odcinek Gniew-Tczew do stanu doskonałego tylko z F. P. Należy tę zapoczątkowaną tam akcję planowo kontynuować i w innych miejscach.

Przyszłoroczny plan robót z F. P. preliminuje zgórą 3 miljony zł (jeżeli się nie mylę) na budowę całego szeregu nowych szos. Nie negując konieczności ulepszenia połączeń z Wybrzeżem z obejściem terenu W. M. Gdańska, miałbym najpoważniejsze zastrzeżenie co do budowy szeregu odcinków w powiatach Chojnickim i Tucholskim, a nawet i drugiej szosy do Wybrzeża z okolic Bydgoszczy. Są to roboty II kategorji, i jeżeli brak funduszów na remont bieżący i ulepszenie nawierzchni, odłożone one być muszą na czas późniejszy. Przedewszystkiem bieżący remont i ulepszenie nawierzchni, potem wszystko inne! Teza ta chyba nie podlega dyskusji.

Dlatego wydaje nam się koniecznem, by Fundusz Pracy z owych 3 miljonów przynajmniej połowę jeszcze przeznaczył na roboty szosowe, remontowe i ulepszeniowe, tem bardziej, że robocizna przy tych robotach odgrywa dominującą rolę.

Roboty przy Wiśle. Przed wojną Niemcy mieli gotowy projekt stałego mostu kolejowo-szosowego przez Wisłę między Chełmnem i Świeciem i tylko wskutek wojny plan ten nie został zrealizowany. Przedewszystkiem — możeby można było obecnie wydostać ten projekt z Berlina, co znakomicie ułatwiłoby dalszą realizację tego projektu, przedstawiającego tak oczywiste korzyści dla całego szeregu bogatych powiatów pomorskich.

Obecnie buduje się z obu stron w Chełmnie i Świeciu wały ochronne, które zwężą koryto rozlewu Wisły do 1 km. Wydaje się wskazanem, by roboty wałowe uzgodnić i dostosować do projektu nowego stałego mostu, który podobno znajduje się na warsztacie pracy Starostwa Krajowego. Byłoby pożałowania godnem, gdyby roboty wałowe nie zostały dostosowane do przyszłego mostu, potrzebującego znacznych robót ziemnych przy wykonaniu dojazdów z obu stron do samego mostu. Sypanie wałów należy uważać jako roboty wstępne do budowy mostu, i jeżeli tej okoliczności nie uwzględniono przy zaprojektowaniu robót wałowych, należałoby cały projekt natychmiast przerobić, co nie przedstawiałoby większych trudności wobec tego, że sypanie wału w Chełmnie i Świeciu obecnie dopiero rozpoczęto.

Wszelkie roboty ziemne dla przyszłego mostu mogą i winne być wykonane z Funduszu Pracy, bo są to roboty wysoce celowe. — Musiałyby one być rozłożone na szereg lat, a na ostateczne zakończenie mostu, tj. na budowę filarów i przęseł znajdą się fundusze ze źródeł tych ministerstw i samorządów, które są zainteresowane w realizacji tego projektu.

Wyczuwam, że naszkicowany plan robót drogowych i wiślanych natrafi na poważniejszy opór pewnych powiatów i miast pomorskich. Na Pomorzu mamy większą ilość ośrodków bezrobocia i staraniem pp. starostów i ojców miast jest uzyskanie kredytów z F. P. dla lokalnego na miejscu zatrudniania bezrobotnych. Jest to zrozumiałe, lecz jeżeli w tym celu sztucznie wymyślać trzeba roboty, które należą do kategorji robót niecelowych, jak budowa boisk, pływalni, objazdów lub dojazdów w miastach lub niepotrzebnych narazie nowych szos, tj. robót, bez których obejść się można, to tego rodzaju politykę uważać należy za niedopuszczalną. Wały przesypywać z miejsca na miejsce mogliśmy w Warszawie w czasach inflacji, przy obecnej jednak biedzie byłoby to marnotrawstwem.

Należy, jak już zaznaczyłem, wykonywać tylko potrzebne i celowe roboty, choćby je należało i ograniczyć do kilku tylko miejsc na Pomorzu. Wtedy robotników koszaruje się w prowizorycznych barakach z wspólną kuchnią z jednego kotła, jak to ma miejsce np. przy robotach kolejowych, koncentrując bezrobotnych z kilku powiatów i miast. Daje to możność robotnikom, przy lepszem wyżywieniu i lepszej organizacji pracy, poczynić znaczniejsze oszczędności. Są to obserwacje z praktyki. Ten system stosuje się w Arbeitsdienst w Niemczech i daje on doskonałe rezultaty, gdzie obie strony są zadowolone, jak to osobiście mogłem stwierdzić. Sztuczne wynajdywanie i stwarzanie lokalnych robót tylko w celu lokalnego zatrudnienia bezrobotnych uważać należy za niedopuszczalne.

Inż. Alfred Dziedziul

Represje gospodarcze zatargu włosko-abisyńskiego na Morzu Północnem i Bałtyku

Konflikt włosko - abisyński oraz rozgrywające się w jego ramach od kilku tygodni działania wojenne na terenie północno-wschodniej Afryki, który wyrósł na podłożu zagadnień ściśle gospodarczych, wywołuje już pewne skutki, sięgające daleko poza sferę bezpośrednich wpływów czy też zasięgu wojny.

Przedewszystkiem stwierdzić należy, że pierwszym bezpośrednim skutkiem, jaki wywołał konflikt włosko - abisyński — to niepewna sytuacja żeglugowa na morzach Śród-

ziemnem i Czerwonem. W związku z tem przejawiać się zaczęły tendencje przekierunkowania handlu, ze względu na bezpieczeństwo na inne tory dogodniejsze, co ze swej strony wywołuje walkę konkurencyjną pomiędzy mogącemi wchodzić w rachubę nowemi miejscami przepustowemi. Już dziś można spostrzedz znamienny fakt częściowego zaprzestania korzystania z usług portów włoskich przez poważne ilości ładunków zwłaszcza tranzytem idących, do i z zaplecza środkowoeuropejskiego i bałkańskiego.

Okoliczność ta działa ujemnie na sytuację żeglugową Bliskiego Wschodu i spowodowała cały szereg komplikacyj nietylko w strefie śródziemnomorskiej, lecz także i w strefach znacznie oddalonych od morza Śródziemnego.

Według posiadanych przez nas informacyj, w relacjach z portami Lewantu. Europy południowo - zachodniej oraz południowowschodniej Afryki — podniesione zostały stawki frachtowe morskie o 10 procent, przyczem przewóz towarów odbywa się przy uwzględnieniu klauzuli na wypadek wojny (War - clause). Tak samo nastąpiło zwyżkowanie stawek asekuracyjnych od towarów w formie pobierania dodatkowych opłat; również wzrosły stawki asekuracji okrętów (casco). Znamienną rzeczą jest przytem okoliczność, że wymienione stawki podlegają nadal fluktuacji. Za charakterystyczny moment może być także uważana okoliczność, że ta podwyżka stawek obejmowała początkowo tylko porty wyjściowe linij okrętowych, utrzymujących komunikację z Lewantem, niedługo potem objęła wszakże wszystkie inne porty. W związku z tem uległy podwyżce frachty, asekuracje statków i ładunków również na linjach Gdynia Gdańsk—porty włoskie, północno-hiszpańskie, portugalskie i marokańskie, Gdynia/Gdańsk — porty południowohiszpańskie, Marsylja i porty włoskie, oraz Gdynia/Gdańsk — porty lewantyńskie. Tak samo podniesiona została taryfa frachtowa i ubezpieczeniowa statków i towaru z portów Bliskiego Wschodu do portów europejskich, a więc i polskich.

Podwyżkę stawek frachtowych podjęły obecnie także włoskie towarzystwa żeglugowe. Czynią to one w ten sposób, że opłaty za przewone przyjmują tylko w rozliczeniu na funty angielskie (Ł), co równa się zwyżce frachtu morskiego o 12 procent.

Na umowach frachtowych t. zw. czarterpartjach oraz konosamentach czyli morskich listach przewozowych stosuje się klauzule ryzyka wojennego, które z jednej strony upoważniają armatora o ile wiezie ładunek do portu zagrożonego lub będącego pod blokadą — do wyładunku towaru w jakimkolwiek innym porcie a nawet zwrotu ładunku do portu wyjściowego, z drugiej natomiast strony zwalniają go od odpowiedzialności wypełnienia warunków umowy o przewóz do portu przeznaczenia o ile temu przeszkadzają działania wojenne, z równoczesnem zabezpieczeniem — w obu wypadkach — poboru należnego frachtu przez armatora.

Bałtycka Międzynarodowa Konferencja Morska z siedzibą w Kopenhadze zwróciła również dosyć wcześnie uwagę swych członków na konieczność zabezpieczania ich interesów od ryzyka wojny i blokady przez stosowanie takich samych zastrzeżeń. Jest to dowodem, że konflikt włosko-abisyński wpływa na całokształt interesów handlowo-żeglugowych — związanych z Lewantem państw bałtyckich, w tej liczbie i Polski.

Wymienione okoliczności musiały wpłynąć na kalkulacje ceny towarów, co się uwidacznia w notowaniach giełd towarowych.

W związku z niepewnem położeniem politycznem w basenie śródziemno- i czerwonomorskim*) poza poruszonemi już kwestjami szereg linij okrętowych, utrzymujących komunikację z portami lewantyńskiemi — rozpoczyna stosować jeszcze inne ograniczenia. aż do wstrzymania biegu statków na „zagrożonych" odcinkach włącznie. Ze znanych nam faktów wymienić tu wypada np. w pierwszym rzędzie — zupełne przerwanie komunikacji z Lewantem przez „Niemiecko - Afrykańskie Linje Żeglugowe", których statki zaprzestały zawijać do portów włoskich i zachodnio-afrykańskich a mianowicie: Genua, Port Sudan oraz Dżibutti. Również jedna ze szwedzkich linij okrętowych związana z Gdynią z powodu przeciążenia statków transportami zaprzestała częściowo przyjmowania ładunków do portów, przylegających do strefy działań wojennych, jak: Massawa (Erytrea włoska), Mogadiscio (Somali włoskie) i Dżibutti (Somal francuskie). Z dalszych połączeń także włoska linja żeglugowa, utrzymująca komunikację między Włochami, północno-wschodnią Afryką a krajami bałtyckiemi (głównie Polska) wstrzymała na pewien okres czasu przyjmowanie ładunków do portów somalijskich.

W ogólnym układzie sił i zasięgu atrakcyjności gospodarczej państw śródziemnomorskich sytuacja powyższa wpłynęła również na sytuację portów włoskich pod względem ruchu tranzytowego do i z zaplecza środkowej Europy i krajów bałkańskich. Istotę tego faktu potwierdza wyraźnie znaczny już obecnie spadek obrotów towarowych typowo tranzytowego portu, jakim jest Tryjest.

Sytuację tę pogorszył jeszcze fakt zlikwidowania tam przez wielkie amerykańskie i angielskie przedsiębiorstwa handlowe składów konsygnacyjnych tak cennego artykułu, jakim jest bawełna. Firmy te zamykając swe placówki (uczyniły to jeszcze przed wybu-

*) Powód ten zupełnie wyraźnie podnosi niemiecka prasa gospodarczo - morska w słowach .....wegen der unsicheren politischen Lage..." (D. V. N: nr. 84).

chem konfliktu) — odebrały tem samem Tryjestowi poważny atut rozdziału towarowego dla krajów jego zaplecza.

Tak wytworzoną sytuację rozpoczęły już dyskontować konkurujące z Tryjestem w zakresie tranzytu porty morza Północnego i Bałtyku, w tej liczbie Gdynia i Gdańsk.

Walka o tranzyt do wspólnego rozległego zaplecza środkowej Europy i krajów bałkańskich rozgrywała się już od szeregu lat pomiędzy Tryjestem i Fiume, a portami niemieckiemi Hamburgiem, Bremą i Szczecinem. Mimo wzajemnego porozumienia kolejowo-taryfowego oraz podziału wpływu na obszar ciążenia dla każdej z wymienionych grup, prześcigały się one wzajemnie w ściąganiu przez swoje podwoje transportów, posuwając się nawet do nieprzestrzegania wzajemnych układów, m. in. zawartego po wojnie światowej t. zw. protokółu monachijskiego.*)

W ostatnich latach współudział w obrocie tranzytowym obok niemieckich i włoskich, wzięły także porty polskiego obszaru: Gdańsk i Gdynia. Trzeba tu zaznaczyć, że pracę w tym zakresie znakomicie ułatwiło pomyślne położenie geograficzne Polski, oraz posiadanie przez nią dogodnej sieci komunikacyjnej, zwłaszcza magistrali kolejowej Śląsk — wybrzeże nadbałtyckie. Akcja akwizycji tranzytowej, zwiększająca zdolność oraz atrakcyjność eksploatacyjną naszych portów — wywołała reakcję ze strony portów niemieckich.

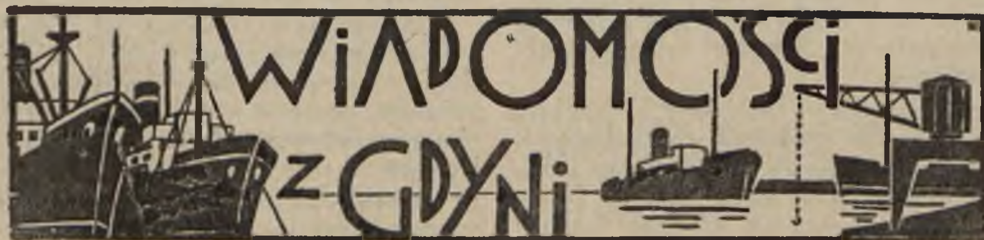
Na tle ściągania ładunków tranzytowych z Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Rumunji rywalizacja portów i kolei niemieckich z polskiemi idzie w dwóch kierunkach. Primo: przez stosowanie t. zw. „postępowania wyrównawczego" (Auslobungverfahren), które polega na przewożeniu towarów na podstawie tych samych opłat, za jakie przewożą ładunki koleje konkurencyjne (w tym wypadku polskie), choćby droga przewozu była znacznie dłuższa, przy stosowaniu odpowiednich refakcyj, secundo przez przyjmowanie oficjalnych stawek przewoźnego w t. zw. „skripsach" tj. w walucie wewnętrznej pod względem wartości niższej od normalnego kursu RM o 30—40 procent. Zarówno „postępowanie wyrównawcze", jak i „skripsy" — zyskiwały i zyskują sobie wielkie powodzenie w akwizycji i kierowaniu ładunków tranzytowych przez porty niemieckie, zwłaszcza Szczecin. także przez Bremę i Hamburg. Pobieranie skripsów, które przyniosły kolejom niemieckim poważne niedobory, miało być z początkiem października br. wstrzymane. Ze względu jednak na obecną sytuację konjunkturalną na skutek zmniejszenia się tranzytu via Tryjest i pokładane w związku z tem wielkie nadzieje akwizycyjne — termin przyjmowania skripsów przedłużono do grudnia br.

Tak więc poważna konkurencja w dziedzinie tranzytu trwa nadal. Niemniej jednak istnienie mieszanych układów taryfowych pomiędzy Polską a poszczególnemi krajami, jak np. taryfy polsko - czechosłowacko - dunajowej, polsko - rumuńskiej i polsko - rumuńsko-bułgarskiej, przyczynić się winno obok usilnej pracy naszych aparatów akwizycyjnych do ściągania przez obszar polski ładunków tranzytowych austrjackich, czechosłowackich, węgierskich, a także rumuńskich, zwłaszcza tych, które przestały obecnie korzystać z Tryjestu czy innych portów włoskich.

Pilna obserwacja tak rozwijającej się sytuacji w dziedzinie tranzytu oraz dołożenie starań, aby wykorzystać wszelkie momenty sprzyjające ściągnięciu do Gdyni ładunków tranzytowych jest więc nakazem chwili.

E. Urbański.

*) Protokół monachijski został zawarty między zarządem kolei niemieckich i włoskich.



DELEGACJA GOSPODARCZYCH SFER PORTOWYCH U PP. WICEPREMJERA KWIATKOWSKIEGO I MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU GEN. GÓRECKIEGO.

W dniu 29 listopada delegacja gospodarczych sfer portowych w składzie wiceprezesa Izby naszej p. dyrektora Feliksa Kollata, Radców Izby: dyrektora Juljana Rummla, Dyrektora Lucjana Byczkowskiego, Dyrektora Andrzeja Cienciały, oraz pp. Dyrektora Władysława Gieysztora, Dyrektora Rady Interesantów Portu Dra B. Kasprowicza i Dyrektora Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. Jerzego Michalewskiego przyjęta została przez pp. Wicepremjera i Ministra Skarbu E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu gen. R. Góreckiego i wręczyła im obszerne memorjały, zawierające dane, dotyczące najważniejszych dziedzin pracy portu oraz postulaty zainteresowanych sfer portowych.

DELEGACJA RADY INTERESANTÓW PORTU U PANA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Dnia 4 grudnia br. Minister Komunikacji p. Inż. Butkiewicz przyjął delegację Rady Interesantów Portu z p. prezesem Korzonem na czele. Delegacja złożyła Panu Ministrowi memorjał w aktualnych sprawach kolejowo-portowych.

POSIEDZENIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

W dniu 3. bm. odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego posiedzenie tymczasowej Rady Portu. Podczas posiedzenia tego poruszono kilka zagadnień, mających doniosłe znaczenie dla rozwoju portu gdyńskiego, jak sytuacja kolejnictwa na terenie portu, która wywołuje szereg bardzo poważnych zastrzeżeń ze strony sfer gospodarczych, pracujących w porcie. W sprawie tej zabierali m. in. głos Prezes Rady Interesantów Portu Radca Izby naszej p. inż. N. Korzon i wiceprezes Izby p. inż. Rawicz-Szczerbo. Dalej sprawę uprzemysłowienia portu gdyńskiego obszernie zreferował wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński; wreszcie omówiono zagadnienie reformy administracji portu i stworzenia skomercjalizowanego przedsiębiorstwa państwowego dla jego eksploatacji. To ostatnie zagadnienie, jako wymagające bardzo szczegółowego zbadania i przystosowania do wymogów życia portowego stanowić będzie przedmiot prac naszej Izby i organizacyj gospodarczych na terenie portu. Zagadnienie to w przeddzień posiedzenia Tymczasowej Rady Portu omówione było na posiedzeniu Sekcji Żeglugowo-Portowej naszej Izby.

GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE W GDYNI.

Przy Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni tworzy się nową placówkę naukowo-badawczą pod nazwą Gospodarcze Archiwum Morskie.

Zadaniem Gospodarczego Archiwum Morskiego jest gromadzenie wszelkich materjałów, dotyczących zagadnień polskiego handlu morskiego oraz pracy żeglugowo - portowej Gdyni i innych portów bałtyckich, przeprowadzanie badań nad niemi, tak samo grupowanie i zachęcanie do studjów gospodarczo-morskich naukowców i praktyków. Wymieniona instytucja pomyślana jest jako komórka poważnej pracy naukowo - badawczej w zakresie całokształtu naszych spraw morskich. W celu skutecznego prowadzenia działalności w zakreślonych ramach Archiwum posiadać będzie wszystkie perjodyki gospodarczo-morskie, jak i najważniejsze dzienniki krajów wybrzeża Bałtyku oraz morza Północnego, jak dalece te ostatnie interesują się handlem i żeglugą państw bałtyckich. Będą to zatem materjały z zakresu ekonomiki morskiej, oraz innych dziedzin, odnoszących się do portów i miast portowych.

Działalność nowej placówki oparta będzie na praktyce i doświadczeniu istniejących już podobnych instytucyj zagranicznych, jak Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr w Kilonji, Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv.

W związku z utworzeniem Archiwum zostanie w Gdyni powołana do życia Rada z zainteresowanych sfer gospodarczych w celu nadania jak największej wartości praktycznych pracy organizacyjnej i kierunkowej, — nowej placówce

Współudział w tem ciał samorządowych, oraz czynników rządowych jest zapewniony. Ze względu na swój charakter i zakres pracy Archiwum będzie także pozostawało w kontakcie z naszemi oficjalnemi placówkami zagranicznemi. Z przeprowadzanych badań i studjów projektowane jest wydawanie przez instytucję tą biuletynów informacyjnych. które dla zainteresowanych kół żeglugowo-handlowych mogą mieć wielkie znaczenie orjentacyjne: w zakresie statystycznego poznania obrotów towarowych wszystkich większych portów, zwłaszcza konkurujących z Gdynią i Gdańskiem, tak samo z uwagi na ruch tranzytowy itp. zjawiska.

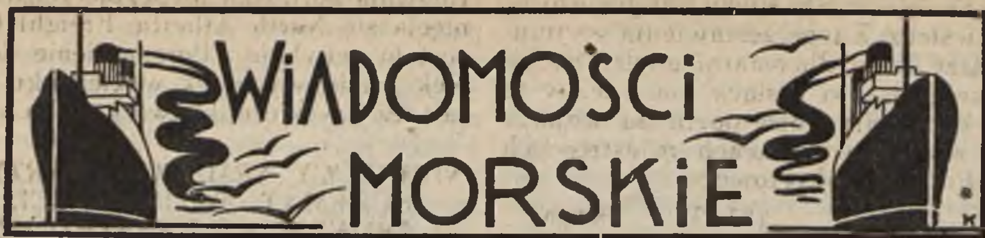
Nad organizacją tej nowej placówki pracują obecnie dyrektor Instytutu Bałtyckiego Dr Borowik oraz docent Dr Winid, kierownik Oddziału Instytutu w Gdyni.

PRZENIESIENIE DO BYDGOSZCZY BIURA ZAHAN'U.

Biuro Delegata Towarzystwa dla Handlu Kompensacyjnego (Zahan), które początkowo mieściło się przy Izbie naszej w Gdyni, przeniesione zostało dla ułatwienia porozumiewania się z niem sfer, zainteresowanych handlem pomiędzy Polską a Niemcami, z dniem 6. bm. do Bydgoszczy i mieści się w lokalu Ekspozytury Izby, Bydgoszcz, Nowy Rynek 10.

KURSY KSIĘGOWOŚCI PRZEBITKOWEJ.

Bezpłatne kursy księgowości przebitkowej urządza dla członków swoich Gdyński Oddział Związku Księgowych w Polsce. Na kursy mogą zgłaszać się również niećzłonkowie, którzy uiszczają na rzecz Związku niewielką opłatę. Kursy prowadzi zaprzys. rewizor ksiąg handl. M. Pacoszyński. Pierwszy kurs rozpoczyna się w poniedziałek dnia 9. bm. o godz. 19,30 w lokalu Związku przy ul. 10 Lutego nr. 39, pokój nr. 30. Zgłoszenia pisemne należy kierować pod adresem Związku.



ROZPORZĄDZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO O REJESTRACJI STATKÓW.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim Nr. 24 z dnia 15. XI. ukazało się obwieszczenie dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie zgłaszania statków do ewidencji. Na podstawie tego obwieszczenia wszyscy właściciele statków winni zgłaszać swe statki do ewidencji najpóźniej do dnia 1 grudnia 1935 r., z wyjątkiem statków rybackich i sportowych, zapisanych w Yacht Klubie Polskim, Yacht Klubie Oficerskim R. P., Związku Harcerstwa Polskiego i Klubie sportowym „Gryf". Zgłoszenia należy składać:

a) dla wszystkich statków mających miejsce postoju na odcinku wybrzeża morskiego od granicy polsko-gdańskiej do Pucka włącznie—w Urzędzie Morskim w Gdyni,
b) dla wszystkich statków mających miejsce postoju na końcowej części półwyspu Hel do terenów uzdrowiska „Jurata" włącznie — w Kapitanacie Portu w Helu,
c) na pozostałych odcinkach wybrzeża morskiego u kontrolera wydm w Rozewiu ewtl. u najbliższego strażnika wydm w Jastarni, Kuźnicach, Chałupach, Wielkiej Wsi, Karwi i Dębkach.

Formularze zgłoszeń statków do ewidencji wydaje Wydz. IV. Urzędu Morskiego, Kapitanat Portu w Helu, Kontroler Wydm w Rozewiu oraz wym. wyż. strażnicy wydm. Niezgłoszenie statku do ewidencji w podanym wyżej terminie podlegać będzie karom wyszczególnionym w § 110 rozp. Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 7. VI. 35 (Pomorski Dziennik Wojew. Nr. 16, poz. 171).

RUCH TOWARÓW I STATKÓW NA BAŁTYKU.

Jak wiadomo żegluga niemiecka na swych linjach do Gdyni/Gdańska pracuje w poolu z Żeglugą Polską. Obecnie ukazał się wysoce znamienny artykuł w „Hansie" dr Teuberta, radcy niemieckiego ministerstwa komunikacji, uzasadniający tego rodzaju politykę poolów w niemieckiej żegludze bałtyckiej. Wywody p. Teuberta znalazły szeroki oddźwięk w angielskiej i skandynawskiej prasie fachowej.

Autor stwierdza, że tonaż przypisany do portów bałtyckich wzrósł od czasów przedwojennych w słabszej mierze, aniżeli tonaż światowy. Zwłaszcza w latach 1929-34 bałtycki tonaż wcale nie wzrastał.

Również ruch okrętowy na Bałtyku wzrastał powolniej aniżeli ruch światowy okrętów. W latach 1913-29 bałtycki ruch okrętowy wzrósł tylko o 20%, podczas gdy tonaż światowy — o 50%, jednakże od tego czasu ruch tonażu na Bałtyku pozostał bez zmiany, gdy ruch światowy tonażu w tychże kryzysowych latach zmniejszył się o 10%.

Nawet przy swym nieznacznym ruchu tonażu porty bałtyckie mają zbyt mało własnego tonażu: udział bowiem portów bałtyckich w ruchu światowym okrętów wynosi obecnie 12%, natomiast statków zarejestrowano na Bałtyku, z siedzibą armatorów w jego portach, — tylko 6% tonażu światowego. Stąd wynika, że i ruch na Bałtyku uprawia się w znacznie większej mierze poza bałtyckim tonażem, aniżeliby wypaść słusznie musiało.

Całkiem inny obraz, znacznie korzystniejszy dla Bałtyku ukazuje się nam przy zaznajomieniu się z ruchem *towarowym* a nie tonażowym. Ruch towarów na Bałtyku bowiem rozwijał się bez przerwy od roku 1925 aż do chwili obecnej, wynosząc już 12 do 13 procent obrotu światowego w roku 1934. (Uwaga: pierwszą rolę należy tu przypisać szybko wzrastającemu ruchowi portów polskich: Gdyni i Gdańska).

Udział niemieckich przewozów w bałtyckim ruchu autor określa na 20 milj. ton, co stanowi zgórą 30% całego bałtyckiego ruchu towarowego.

Autor jednakże podkreśla, że niemiecki tonaż ma przeważnie towary na wejściu na Bałtyk i odczuwa brak ich na wyjściu. Dlatego zaleca szeroko zakrojoną politykę poolów z tonażem innych krajów bałtyckich, które mają nadmiar towarów eksportowych.

Autor ma również na względzie los Szczecina, który przedstawia się jemu jako niepewny, gdy za kilka lat uruchomiony zostanie Mittelland - Kanal, który odbierze portom bałtyckim Niemiec znaczną część ładunków, kierując ładunki na północno - morskie porty Niemiec. Równocześnie nastąpi znaczne osłabienie działalności kabotażu niemieckiego na Bałtyku.

RUCH STATKÓW W LONDYNIE PRZEKROCZYŁ JUŻ NAJWYŻSZE LICZBY Z OKRESU KONJUNKTURY.

Świeżo wydane sprawozdanie Port of London Authority, obejmujące okres spra-

wozdawczy od 1. IV. 1934 do 1. IV. 1935 r., podaje zestawienie rozwoju ruchu okrętowego za szereg lat wstecz. Z tego zestawienia wyjmujemy poniższe liczby dla ostatniego dziesięciolecia, zaokrąglone do tysiąca ton. Liczby te oznaczają całkowity ruch portu na wejściu i wyjściu razem, w tysiącach rejestrowych tonach netto tonażu okrętowego:

1925/26 — 47.065	**1930/31 — 58.086**
1926/27 — 49.278	1931/32 — 56.075
1927/28 — 52.577	1932/33 — 53.904
1928/29 — 55.424	1933/34 — 56.480
1929/30 — 57.578	**1934/35 — 58.948**

Jak z powyższego widać rekordowy ruch roku sprawozdawczego 1930/31 został przekroczony w ostatnim roku sprawozdawczym o blisko miljon ton.

NIEZWYKŁE OŻYWIENIE ŻEGLUGOWE W ZATOCE MEKSYKAŃSKIEJ.

Port zatoki Meksykańskiej (Gulfu) przeżywają ożywienie, którego nie pamiętają oddawna. Okres intensywnego wywozu bawełny do Europy zbiegł się z konjunkturalnym okresem wywozu paliwa płynnego do Włoch. Nowy Orlean wysłał ropy naftowej do Włoch w październiku br. o 600% (sześćset procent) więcej aniżeli we wrześniu. Zwyżka frachtów nawet miejscowych jest znaczna: naprzykład z portów Gulfu do N. Yorku z 15 centów do 28 centów za barrel, i dojdą prawdopodobnie do 30 centów.

Linje, mimo uruchomienia dodatkowych statków tak są przepełnione bawełną, że Shipping Boaid puścił w ruch osiem jednostek ze swej unieruchomionej olbrzymiej floty wielkich frachtowców.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ W BERGEN I OSLO — ZNIKŁ.

Po raz pierwszy od szeregu lat w portach norweskich Bergen i Oslo znikł całkowicie tonaż unieruchomionych okrętów. Nastąpiło to, co w duńskich portach uwydatniło się już pół roku temu. Opóźnienie się Norwegji tłumaczy się jak większą liczebnością statków norweskich, tak też i większym odsetkiem w tonażu norweskim statków przygodnej żeglugi (trampów).

PÓŁNOCNO - ATLANTYCKA KONFERENCJA FRACHTOWA ZOSTANIE UTRZYMANA.

W Berlinie odbyła się narada delegatów Północno - Atlantyckiej Konferencji Frachtowej z przedstawicielami rządu Niemiec. Na tej naradzie przedstawiciele wszystkich linij, nie wyłączając i niemieckich, obsługujących na końcu europejskim porty od Antwerpji po Hamburg włącznie, uchwalili nie przyjmować więcej do rozliczenia za frachty t. zw. marek zablokowanych (Sperrmark). Genezę tej sprawy podaliśmy w poprzednim numerze. Uchwałą berlińską niebezpieczeństwo rozpadnięcia się North Atlantic Freight Conference zostało uchylone. Porozumienie dotyczy stawek frachtowych tak w kierunku zachodnim jak też i w kierunku wschodnim.

NIEMIECCY ARMATORZY PRZYJĘLI SCHEMAT MINIMALNYCH STAWEK DRZEWNYCH Z ZASTRZEŻENIAMI.

W liczbie państw, których armatorzy przyjęli Baltwhite Timber Scheme wypracowany przez stały komitet Baltic and International Maritime Conference. sekretarjat konferencji pomieścił również Niemcy. Jednakże niemieccy armatorzy poczynili daleko idące zastrzeżenia, oświadczając, że przystąpią do schematu stawek minimalnych pod następującemi warunkami:

1. Nie mniej niż 85% wszystkich armatorów zainteresowanych w przewozach drzewa przystąpi do porozumienia.

2. Wyszczególnia się kraje, które muszą należeć do porozumienia (pokrywa się z komunikatem B. & I. M. C.)

3. Umowy frachtowe oparte na kwotach ryczałtowych (lump sum) dopuszczalne są tylko pod warunkiem, że takie kwoty po przeliczeniu na pojemność statku w standartach będą odpowiadały skali minimalnych frachtów.

4. Komitet przewozów drzewa B. & I.M.C. ma stwierdzić czy 85% tonażu odpowiedniego do przewozu drzewa zostało już zgłoszone do porozumienia.

5. Nie wolno udzielać ekspedytorom żadnych zwrotów (refunds) czy to bezpośrednio, czy pośrednio, za wyjątkiem prowizji maklerskiej.

6. Komisja maklerska przy frachtowaniach sowieckich nie może przewyższać 5%.

7. Niemieccy armatorzy już zawarli porozumienie i przedłożyli oferty na przewóz drzewa sowieckiego do Niemiec i Holandji w partjach poniżej 40 fathoms. Względem partyj tej wielkości niemieccy armatorzy nie mogą być członkami nowego porozumienia

Jak wynika z powyższego Baltwhite Timber Scheme wywołuje dużo zastrzeżeń wśród jej uczestników. Schemat działać zacznie 1 stycznia 1936 roku i w razie jego przeprowadzenia i nasz eksport drzewa liczyć się winien z podciągnięciem się frachtów drzewnych. Jak dotąd próby porozumienia dotyczącego stawek drzewnych przeważnie zawodziły (naprzykład zeszłoroczny Norrwood), jednakże tym razem powodzenie porozumienia jest bardzo prawdopodobne, ze względu na istnienie zachęcających dodatnich przykładów powodzenia akcji ustalania stawek minimalnych na rynkach św. Wawrzyńca i La Platy.

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA I KWARTAŁ 1936 R.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych:

1) na styczeń 1936 r.

z Czechosłowacji oraz na pomarańcze i mandarynki z Hiszpanji,

2) na styczeń — luty 1936 r.

z Anglji, Danji, Estonji, Finlandji, Holandji, Norwegji, Palestyny, Szwecji, Szwajcarji, U. S. A. ora na towary umieszczone na liście kontyngentów autonomicznych, jak gorczyca, korzenie, skóry surowe, skóry futrzane, garbniki, wełna i odpadki wełniane,

3) na I kwartał 1936 r.

z Austrji, Francji, Grecji, Portugalji i Rumunji

należy składać do Izby, względnie, o ile chodzi o okręg bydgoski, do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy (Nowy Rynek 10), najpóźniej do dnia 16 grudnia br.

4) o przywóz towarów z Hiszpanji na grudzień — luty

1935/36 oprócz pomarańcz i mandarynek, należy składać najpóźniej do dnia 10 b. m. .

Podania o przywóz towarów z krajów clearingowych jak Bułgarji, Jugosławji, Niemiec, Turcji i Węgier mogą być składane bieżąco.

Podania winny być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie na przepisowych formularzach (w 2-ch egzemplarzach), które są do nabycia w biurze Izby (pokój Nr. 6), względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy. W każdym wniosku należy podać nazwę towaru według nomenklatury taryfy celnej lub też przyjętą nazwę handlową oraz pozycję taryfy celnej i punkt tej pozycji.

Do podań o przywóz, chemikalji, spirytualji, wina oraz o przywóz towarów z Austrji, należy dołączyć faktury względnie faktury proforma oraz uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego na rok 1936. Uwierzytelnienia odpisu świadectwa przemysłowego dokonać może Izba względnie Ekspozytura Izby, notarjusze oraz urzędy skarbowe. Faktury, o przywóz towarów z Austrji, muszą być poświadczone przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr).

Ze względu na szczupłe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach obok nazwy towaru względnie w rubryce „dodatkowe wyjaśnienia“ należy podać najmniejszą jednostkę wagową danego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić. O ile chodzi o samochody, kołowce i artykuły, od których cło pobierane jest nie od wagi, a od sztuki, należy w podaniu, oprócz wagi towaru podać także ilość sztuk.

Podania winny być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5 zł. a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania w znaczek za 50 groszy).

Podania o przywóz podlegają specjalnej opłacie administracyjnej Izby. Opłata ta której wysokość zależna jest od wartości przywożonego towaru, winna być wpłacona do kasy Izby względnie na konto czekowe w P. K. O. Nr. 204415 przed załatwieniem podania.

Podania, które wpłyną do Izby po upływie wyznaczonego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy udziale rezerw tychże.

Podania o przywóz nieodpowiednio wypełnianie, będą P. T. firmom zwracane do uzupełnienia. —

TARYFA OPŁAT ZA PODANIA O PRZYWÓZ.

Opłata zasadnicza	2,— zł
plus od wartości do zł 500,—	0,5%
przy wartości ponad zł 500 do 1 000	0,75%
przy wartości ponad zł 1.000 do 5.000	0.3%
najmniej	10,— zł
najwyżej	15,— zł
przy wartości ponad zł 5.000 do 150.000	0,25%
najmniej	15,— zł
najwyżej	300,— zł
przy wart. ponad zł 150.000 do 500.000	0,2%
najwyżej	500,— zł
przy wartości ponad 500.000 zł	0,1%
nawyżej	1.000,— zł

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra, ekstrakty garbnikowe i garbniki, tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk, stawka obniża się o 50%.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO MAROKKA.

Pomimo poważnego spadku cen na rynku światowym oraz stale wzrastającej, dzięki istnieniu wolnego wwozu do Marokka, konkurencji zagranicznych eksporterów, wywóz z Polski do Marokka w 1-em półroczu 1935 r. wykazał widoczny wzrost zarówno cyfrowo jak i w kierunku stopniowego zdobywania rynku zbytu dla szeregu nowych artykułów polskich.

Dostawy towarów polskich do Marokka w omawianym okresie wynoszą 6.707 ton

ogólnej wartości 4.681 tys. fr., podczas gdy całoroczny nasz wywóz w 1934 r. wynosił 3.289 ton na sumę 4.434 tys. fr. fr.

W ogólnej liczbie państw wywożących swoje wyroby do Marokka, Polska figuruje z kolei na 16-em miejscu w I-em półroczu br., zajmując jednocześnie drugie miejsce (po Japonji) wśród krajów wykazujących nadwyżkę wywozu w porównaniu z I-em półroczem roku ubiegłego. Nadwyżka ta na korzyść polskiego eksportu stanowi wagowo 3.155 ton i 2.273 tys. fr. wartościowo.

Ogólnym artykułem polskiego eksportu do Marokka są, jak i w poprzednich okresach sprawozdawczych, wyroby włókiennicze: 95 ton na sumę 1.513 tys. fr. fr., co w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego wykazuje zwyżkę o 32% tonażu i przeszło 50% wartościowo. W dziale tym pierwsze miejsce zajmuje odzież wełniana i bawełniana, wykazując zwyżkę tonażu i wartości. Wzrost wywozu tkanin wełnianych (prawie 3½-krotny tonażu) można przypisać właściwemu opracowaniu rynku przez eksporterów polskich. Na eksport odzieży należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż pojemność marokkańskiego rynku oraz popularność wyrobów polskich, nie są całkowicie wykorzystane. Natomiast wywóz bielizny bawełnianej w okresie sprawozdawczym spadł o 23% w stosunku do wywozu w odnośnym okresie roku ubiegłego.

Drugie miejsce w eksporcie polskim do Marokka zajmuje cukier surowy (3.591 ton), który po raz pierwszy pojawia się na rynku marokkańskim dopiero w II-em półroczu roku ubiegłego.

Trzecim artykułem eksportu polskiego jest drzewo: dąb, jodła i sosna, wykazując przeszło 2½-krotny wzrost tonażu w porównaniu z wywozem w I-em półroczu roku ubiegłego. Również dostawa słupów telegraficznych ma po raz pierwszy miejsce i wynosi w okresie sprawozdawczym 136 ton. Pomimo stale wzrastającej konkurencji sowieckiej, polskie dykty nadal zajmują pierwsze miejsce wśród dykt innych państw figurujących w wykazie eksporterów do Marokka. W okresie sprawozdawczym wywóz polskich dykt wykazał wzrost o 4% w tonażu.

Eksport polskich świec parafinowych prócz poważnego spadku należy uważać za zupełnie zaniechany w przyszłości, gdyż ze względu na nieopłacalność tego eksportu, firma polska dalszych zamówień nie przyjmuje.

Natomiast wywóz parafiny do Marokka został w bieżącym roku całkowicie uniemożliwiony z powodu istnienia silnej konkurencji sowieckiej.

Następne miejsce w naszym wywozie do Marokka przypada szynkom w puszkach i innym przetworom mięsnym. Produktów tych wywieziono w okresie sprawozdawczym 46 ton. Prócz szynek w puszkach, odbiorcy w Marokko specjalnie poszukują polskich kiełbas gospodarskich (saucisson de ménage) i szynek peklowanych.

Eksport naczynia kuchennego emaljowanego i żeliwnego wykazuje nadal pomyślny rozwój.

Zmniejszył się natomiast wywóz wyrobów sanitarnych, fajansowych, artykułów ze szkła i mebli giętych z drzewa, co należy tłumaczyć przerwą zamówień w pierwszej połowie sezonu letniego.

Po raz pierwszy ukazują się w Marokko nowe artykuły polskiego eksportu: siarka surowa, biel angielska, amoniak, stal i żelazo przeznaczone do budownictwa, artykuły kuchenne i inne z drzewa, papier, guziki.

W roku bieżącym firmy polskie opracowują również szereg innych artykułów jak: obuwie skórzane, biel cynkowa, ziemniaki, przetwory mleczne koszerne, samowary i wyroby platerowane, płyty gramofonowe i t. d.

WYMIANA TOWAROWA FINLANDJI Z POLSKĄ.

Finsko-polskie stosunki handlowe kształtowały się w ciągu trzech kwartałów r. b. następująco.

A. Według statystyki opartej na pojęciu „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" (w Fmk.):

	I.—IX. 1935	I.—IX. 1934	I.—IX. 1933
Import z Polski	63.576.921	95.159.294	89.982.170
Eksport do Polski	7.159.368	5.167.343	5.893.077
Saldo aktywne	76.417.553	89.991.951	84.089.093

B. Według statystyki opartej na pojęciu „kraj pochodzenia" i „kraj konsumcji" (w Fmk.):

	I.—IX. 1935
Import z Polski	90.137.087
Eksport do Polski	7.362.138
Saldo aktywne:	82.778.349
Saldo aktywne ex A:.	76.417.553
Różnica	5.357.396

Z powyższego zestawienia wynika:

1. iż wartość importu w porównaniu do r. 1934 spadła według pojęcia „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" o 11.582.33 Fmk. — zaś według pojęcia „kraj pochodzenia" i „kraj konsumcji" o 5.022.207 Fmk.

2. iż Finlandja za pośrednictwem państw trzecich wprowadziła w okresie sprawozdawczym, polskich towarów o wartości 6.357.396 Fmk.

3. iż wartość fińskiego eksportu do Polski wzrosła o 1.992.025 Fmk. według pojęcia „kraj zakupu" i „kraj sprzedaży" oraz o 2.194.795 Fmk. według pojęcia „kraj pochodzenia i „kraj konsumcji".

4. iż Finlandja za pośrednictwem państw trzecich wywiozła do Polski towarów fińskich o wartości 202.770.— Fmk.

Wartość importu poszczególnych najważniejszych grup towarów, uwzględniając jednocześnie wartość importu pośredniego oraz tranzyt towarów niepolskiego pochodzenia przez obszar celny polski: tabela str. 2.

Zestawienie powyższe udowadnia, że Finlandja za pośrednictwem państw trzecich nabyła następujące towary pochodzenia polskiego:

Otręby	984.549	Fmk.
Cukier	3.308.179	„
Nawozy sztuczne	1.143.337	„
Węgiel i koks	842.623	„
Chemikalja	377.504	„
Metale i wyroby metal	281.419	„
Barwniki (biel cynkowa)	148.386	„

Z tego zestawienia wynika, że Finlandja sprowadziła za pośrednictwem polskiego obszaru celnego, szereg towarów niewyprodukowanych w Polsce, jak:

Zboże	134.880	Fmk
Owoce jarzyny	234.396	„
Przędza surowa (w całości)	202.568	„
Skóry i wyroby skórzane	4.000	„

W ciągu 9 miesięcy r. b. wartość importu zboża, otręb, tkanin, drzewa, maszyn i aparatów, węgla kamiennego, oraz olejów i smarów poważnie spadła. Poważny natomiast wzrost wykazuje wartość importu cukru, różnych wyrobów włókienniczych, metali i wyrobów metalowych, wikliny, pierza, bieli cynkowej, chemikalji oraz nawozów sztucznych.

Z zestawienia eksportu wynika, że Finlandja za pośrednictwem innych obszarów celnych wywiozła do Polski:

za 86.800 Fmk. papieru, celulozy i t. p.
za 290.922 Fmk. metali i wyrobów metalowych.

Z drugiej strony na konsumcję do państw trzecich Finlandja wywiozła za pośrednictwem polskiego obszaru celnego:

nici, powrozów i t. p. za 159.951 Fmk.
skór, wyrobów skórzanych za 15.001 Fmk.

Zmniejszył się poważnie eksport fińskiego sera do Polski. Dalszy spadek wartości eksportu wykazują maszyny i aparaty, wyroby gumowe oraz skóry. — Wszystkie inne pozycje uległy poważnej zwyżce, zwlaszcza eksport papieru i wyrobów metalowych.

MOŻLIWOŚCI TRANSPORTÓW KUKURYDZY Z AMERYKI POŁUDNIOWEJ DO WĘGIER PRZEZ GDYNIĘ.

Wobec nieurodzaju zmuszone są Węgry do importu kukurydzy drogą wodną Dunajem — z Rumunji na podstawie umowy kompensacyjnej rumuńsko - węgierskiej. Umowa ta jednakże została wypowiedziana i nawet na wypadek odnowienia jej można liczyć na import kukurydzy „Laplata" do Węgier w okresie zimowym, kiedy Dunaj zamarza. Przewóz tego artykułu mógłby się ewent. odbywać drogą morską a następnie tranzytem przez Gdynię.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 LISTOPADA DO 17 LISTOPADA 1935 R.

OGRANICZENIE OBROTÓW TOWAROWYCH Z WŁOCHAMI. W dniu 15. bm. ukazało się w Dzienniku Ustaw Nr. 82 rozporządzenie Min. Skarbu, zakazujące przywozu do Polski towarów przychodzących i pochodzących z Włoch i posiadłości włoskich począwszy od 18 listopada 1935 r. z nielicznemi wyjątkami. Jednocześnie zabroniony jest wywóz do Włoch i posiadłości włoskich: a) koni i innych zwierząt pociągowych. b) kauczuku, c) bauksytu, aluminjum, związków glinu, rud żelaznych, starego żeliwa i żelistwa, chromu, manganu, niklu, tytanu, tungstanu, wanadu, oraz ich rud i stopów z żelazem żelazo-molibdenu, żelazo-krzemomangano-aluminjum, żelazo-krzemu, żelazo-krzemomanganu, cyny i rud cynowych (artykuły z lit. c obejmują minerały: metale, ich rudy, odpadki i stopy — a nie wyroby z nich).

ARGENTYNA. Dekretem z dnia 29 sierpnia 1935 r. wprowadził rząd argentyński ograniczenia w stosunku do wywozu drzewa quebracho, przeznaczonego do wyrobu ekstraktu zagranicą.

Dekret przewiduje dopuszczanie do wywozu zagranicę jedynie drzewa quebracho pierwszego gatunku, t. zw. „tipo exportation".

W celu stwierdzenia przez urzędy celne, iż wywożone drzewo należy do pierwszego gatunku, eksporterzy muszą przedkładać odpowiednie zaświadczenia. Zaświadczenia będą wydawane przez urzędników służby leśnej.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Gambia.** Rozporządzenie z 24 września br. wprowadziło podwyżkę cła na cement. — **Ceylon.** Dnia 17. bm. wprowadzona została podwyżka cła na mydło.

CHILE. Podwyższono cło na jutę oraz zamki typu „Yale".

Ukazało się 12 wyjaśnień taryfikacyjnych dotyczących głównie przemysłu chemicznego.

Dekret z 8 sierpnia br. określa zasady taryfikacyj produktów chemicznych niesłużących dla celów lekarskich.

Dekret z 13 sierpnia b. r. wprowadził zmiany w sposobie clenia tlenku cynku i kwasu octowego.

Dekret z 23 września br. obniża o 50% cło na olej oliwkowy oraz na sardynki w zwykłej oliwie — pochodzenia hiszpańskiego.

Ustawa z 23 września br. wprowadza zwyżkę cła na żarówki elektryczne.

CHINY. Ministerstwo Przemysłu opracowało specjalny plan popierania eksportu, który przewiduje porozumienia eksporterów co do cen, szereg środków ułatwiających wywóz jaj, herbaty, jedwabiu i wyrobów bawełnianych, wysyłanie misyj handlowych, opracowywanie materjałów informacyjnych o wywozie i przywozie chińskim.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10. XI. 35 zostały ustalone następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	Kč. 25,—	(dotychczas Kč. 19,—)
poz. 24 żyto	Kč. 36,—	(dotychczas Kč. 30,—)
poz. 25 jęczmień	Kč. 36,—	(dotychczas Kč. 36,—)
poz. 26 owies	Kč. 31,—	(dotychczas Kč. 27,—)

Dnia 8. bm. weszły w życie rozporządzenia mające za cel ułatwienie wwozu pomarańcz z Palestyny.

DANJA. Do parlamentu wniósł Minister Handlu projekt zmiany ustawy walutowej, który zawiera rozszerzenie uprawnień Ministerstwa Handlu do ograniczania przywozu. Podstawą przydziału pozwoleń dewizowych ma być nadal rok 1934, w ten sposób odpadają postanowienia o ograniczeniu wysokości importu dokonywanego przez poszczególnych importerów do 45% przywozu z r. 1931 oraz o przydziale pozwoleń dla firm nowych w granicach 5% całkowitego przywozu danego towaru. Dalej obostrzone mają być przepisy o zakazie odsprzedaży pozwoleń dewizowych oraz ograniczona ma być ważność wydanych pozwoleń. Przydział pozwoleń następować będzie na wniosek organizacyj gospodarczych.

Spodziewane jest wprowadzenie specjalnych pozwoleń importowych dla artykułów fotograficznych w wysokości 50% dotychczasowych przydziałów.

Dnia 2. bm. a następnie 9. bm. uległy zmianie opłaty pobierane przy wwozie zbóż i przetworów zbożowych.

ESTONJA. Traktat estońsko-holenderski, który wszedł w życie 27. ub. m. zawiera postanowienia dotyczące taryfy estońskiej w zakresie następujących towarów: kakao, żywe rośliny, drzewa, cebulki i korzenie kwiatowe, błękit paryski, oraz radjoaparaty.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki zezwala fabrykom na bezcłowy wóz tkanin wełnianych, celem przerobu (np. merceryzowanie, farbowanie, drukowanie etc.) i powrotnego wywozu zagranicę.

FILIPINY. Ukazała się ustawa, w myśl której wartość towarów, służąca za podstawę wymiaru cła, winna być pobierana na dolary według kursu kupna Federal Reserve Bank'u w New-Yorku, a nie jak dotychczas według kursu parytetowego.

FRANCJA. 1. b. m. weszły ponownie w życie stawki taryfy generalnej na wina włoskie.

Dekret z 22 ub. m. zwalnia od 4% dodatku celnego obuwie damskie i męskie z tkanin i filcu, za wyjątkiem jedwabnego, z podeszwami skórzanemi i paru innych rodzajów (Nr. taryfy 482A).

Bulletin Douanier z 29. ub. m. ogłasza okólnik podający ceny, mające służyć za podstawę przy obliczaniu podatku obrotowego od masy papierowej.

Z obwieszczeń podanych w „Journal Officiel" z 7. bm. wynika, że nastąpiły pewne zmiany w sposobie udzielania zezwoleń na wwóz roślin żyjących.

Dekret ogłoszony 9. bm. wprowadza zmiany celne, dotyczące poz. 127 bis (kory, liście, kwiaty, łodygi etc.) oraz poz. 0381 (środki do tępienia szkodników, robactwa, pasorzytów etc.). Towary wymienione w powyższych pozycjach zostały jednocześnie, rozporządzeniem z 7. bm., zwolnione od dodatku wyrównawczego.

Dnia 10. bm. ogłoszona została wymiana not między Francją a Holandją, w myśl której dopuszczone zostały do bezcłowego wozu środki pędne i smarowe wwożone przez samoloty kursujące między obu krajami.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Tunis.** Dekret z 30. ub. m. upoważnia rząd francuski do dopuszczenia do bezcłowego wwozu lub do obniżenia stawek celnych dla towarów pochodzących z Tunisu, a wwożonych do kolonij francuskich.

Nowe stawki celne na preszpan zostały ogłoszone 22. ub. m.

Martynika. Dnia 1, 6 i 8 bm. ogłoszone zostały w „Journal Officiel" rozporządzenia aprobujące zmiany cła na woły i beczki oraz zmianę przepisów dotyczących publicznych i prywatnych celnych domów składowych.

W. M. GDAŃSK. „Überwachungsstelle für den Zahlungsverkehr mit dem Auslande" wprowadza kary za nielegalny handel dewizami t. j. bez kontroli Banku Gdańskiego lub instytucyj bankowych uprawnionych do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych.

HOLANDJA. Dekretami z dnia 31. 10. 35. zostały przedłużone kontyngenty na: trykotaże, zamki, śledzie świeże i solone, chleb, przędzę ze sztucznego jedwabiu.

Rozważane jest w kołach rządowych zagadnienie kontyngentów dla węgla kamiennego, zmiana kontyngentowania makuchów, obniżenie przydziałów dla sabotów drewnianych i inne.

Poczynając od 1. bm. wwóz rur glinianych podlega ograniczeniom kontyngentowym.

INDJE HOLENDERSKIE. Dnia 17 września ukazało się rozporządzenie wprowadzające kontyngent na przywóz papieru opakunkowego.

LITWA. Na podstawie ustawy z 1. 10. 35 o uregulowaniu operacyj walutami zagranicznemi („Inf. Eksp." Nr. 30 z dn. 20. 10. br.) wydał Minister Finansów zarządzenie wykonawcze na okres od 1. 10. 35 do 1. 10. 36.

MEKSYK. Dnia 8 i 9 ub. m. ogłoszone zostały dekrety wprowadzające specjalne stawki celne na plusz bawełniany („panas") oraz na dwuwęglan sodu.

Dekrety ogłoszone 24 bm. obniżają znacznie stawki celne na wełnę i znoszą ograniczenia przywozowe dla wwozu wełny za opłatę stawek celnych minimalnych, oraz obniżają cło na filmy i ułatwiają ich wwóz.

NIEMCY. Utworzony został nowy Urząd Nadzoru (Überwachungsstelle) dla jedwabiu prawdziwego i sztucznego z siedzibą w Berlinie.

Dnia 12. bm. ukazało się rozporządzenie zabraniające wywozu znacznej liczby towarów.

PALESTYNA. W Official Gazette z dnia 17. bm. Nr. 543, ogłoszone jest rozporządzenie, mocą którego jaja kurze i kacze importowane do Palestyny po dniu 1 grudnia br. muszą być zaopatrzone na łupinie napisem „Foreign-Import" we wszystkich trzech językach krajowych t. j. w języku angielskim, hebrajskim i arabskim. Wysokość napisów conajmniej 2 mm.

PERSJA. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Iranu zawiadomiło Poselstwa obce w Teheranie, że w dniu 10 maja 1936 roku upływa termin zobowiązań dotyczących niepodwyższania stawek celnych przez Iran. Zobowiązanie to formalnie dane było tylko Anglji w umowie celnej z 1928 roku, rozciągało się jednak na wszystkie inne państwa, gdyż wszystkie miały w układach klauzulę największego uprzywilejowania.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. W związku ze stale spadającą konsumcją paliwa bunkrowego w Porto S. Vicente de Cabo Verde (Wyspy Zielonego Przylądka) i ze zmniejszającą się ilością statków dalekiej żeglugi, odwiedzających ten port, rząd portugalski, na wniosek Ministra Kolonij, ogłosił dnia 5 września br. dekret Nr. 25.823 (Diario do Governo, Ser. I. Nr. 206 z dnia 5. 9. 1935), przyznający ulgi celne oraz zwroty opłaconych ceł stosownie do ilości wwiezionych do portu węgla i ropy bunkrowej celem rozwoju handlu temi artykułami oraz tworzący pewne podstawy rozbudowy portu i modernizacji urządzeń portowych.

Artykuł 1 wspomnianego dekretu obniża stawki celne dotychczas obowiązujące w stosunku do węgla (poz. 41 tar. celn.) o 20%, zaś od paliwa płynnego (poz. 69 alinea f. tar. celn.) o 10%.

RUMUNJA. Listy A i B zarządzenia ministerjalnego z dnia 3. 10. 35, ustalające wykaz towarów dopuszczonych do kompensaty zostały rozszerzone, mianowicie na listę A (wywóz) wstawiono: węgiel i aceton, a na listę B (przywóz): jutę, kobalt, chrom, tlenek chromowy, żelazo chromowe, nikiel, żelazo wanadowe, krzemowe, manganowe, fosforowe, magnezyt (palony), kaolin (palony), grafit, kwarc, szpat, węgiel do celów elektrycznych.

Narodowy Bank Rumuński zarządził, że w przyszłości wywóz nie może się odbywać, jeżeli urzędom celnym łącznie z innemi dokumentami wywozowemi

nie będzie przedłożona gwarancja bankowa, która zapewnia, że w ciągu 45 dni po dokonaniu wywozu wniesiona będzie równowartość w dewizach do Banku Narodowego.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące 13 artykułów metalowych, między innemi beczek z blachy żelaznej.

Bezcłowy wwóz matryc używanych w stereotypji został zniesiony w myśl obwieszczenia z 25. ub. m.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące manganu silikonowego (manganese silicon), grzybów suszonych na słońcu, pastylek lukrecjowych, oraz beczek metalowych do magnezytu.

Dnia 1 sierpnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Rolnictwa o zakazie przywozu zwierząt i mięsa z krajów, w których panują choroby zwierzęce, określone w tem rozporządzeniu.

SYRJA—LIBAN. W myśl rozporządzenia Wysokiego Komisarza Nr. 238/LR, opublikowanego dnia 20 października rb., dotychczasowe stawki celne na towary niemieckie będą obowiązywać do dnia 20-go stycznia 1936 r.

Według informacyj prasy palestyńskiej syryjskie cło na maszyny zostało obniżone z 25% na 7,5% ad valorem.

Od 12. ub. m. zostało zniesione całkowicie cło na mydło węglowodorowe oraz na pewien rodzaj soli sodu.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 1. 11. 35 wprowadzono zakaz przywozu ze wszystkich krajów następujących towarów:

ex poz.	41	fasola konserwowana suszona
ex	181	skóry bydlęce i końskie, czernione i farbowane,
		ubrania męskie i chłopięce
	546	z bawełny, lnu, ramie etc.
		z jedwabiu:
	547 a	płaszcze z tkanin z poz. 447a
	547 b	inne,
ex	557b/559	bandaże ukośne,
ex	634	towary z tych pozycyj ze sztucznych mas plastycznych,
ex	635b	
ex	936b f	
ex	819	rury z miedzi i stopów miedzi, z okrągłym, zamkniętym przekrojem o średnicy zewnętrznej od 55 do 80 mm. i 0,5 do 10 mm. grubości ścian.

SZWECJA. Rozporządzenie z dnia 18. 10. 35 r. wprowadza ogólny zakaz wywozu materjału wojennego; wywóz do Abisynji dozwolony jest na podstawie licencyj, których wydawanie zostało zapowiedziane w komunikacie rządowym.

TRANSJORDANIA. Od 15 sierpnia b. r. został wzbroniony wwóz pszenicy, jęczmienia i prosa.

TURCJA. Zamierzone jest wprowadzenie w stosunku do towarów pochodzących z krajów nietraktatowych specjalnych pozwoleń przywozu wydawanych przez Min. Gospodarki, uzależnionych od kształtowania się obrotów handlowych z danym krajem.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Wprowadzono cła antydumpingowe na szereg wyrobów hutniczych (szyny, profile, rury i podobne) pochodzenia belgo-luksemburskiego, francuskiego i niemieckiego. Brak jest dotychczas pewnych wiadomości o zastosowaniu powyższego zarządzenia względem przywozu z innych krajów europejskich.

WIELKA BRYTANJA. Dotychczasowe przepisy o znakowaniu mrożonego mięsa wieprzowego i innych zostaną zastąpione przepisami z 24. ub. m.

Dnia 8. bm. zostały ogłoszone przepisy wykonawcze o sankcjach przeciw Włochom.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI I IMPORTERAMI POLSKIMI.

Poważna firma w Filadelfji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami branży chemicznej i papierniczej. P/29529/47/Ż.

Firmy niemieckie interesują się nawiązaniem kontaktów z fabrykami polskiemi produkującemi trzewiki męskie i damskie na eksport zamorski. P/28642/64/M.

Firma syryjska poszukuje zastępstw w zakresie następujących artykułów: urządzenia sanitarne, urządzenia do ogrzewania statków, białe i kolorowe kafle, koszule, kołnierze, bielizna trykotowa z przędzy jedwabnej i t. p. P/29172/4E/M.

Firma indyjska prosi o oferty na chusteczki do nosa. P/29299/64/M.

Importem do Nowej-Zelandji interesuje się tamtejsza firma w zakresie następujących artykułów: welwety ubraniowe i meblowe, gobeliny meblowe, szaliki, galanterja i drobna konfekcja, jak kwiaty, kapeliny, berety, słomka, wstążki, konfekcja futrzano-filcowa, torebki damskie, koronki z jedw. sztucznego i bawełniane, koce wełniane i mieszane, szale wełniane i jedwabne, gumowe artykuły, rękawiczki skórzane i bawełniane, bielizna trykotowa z jedw. sztucznego, ubrania dla chłopców i t. d. P/29331/46/M.

Firma angielska interesuje się importem toczonych nóżek z drzewa. P/29110/40/C.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów drzewnych (jak wieszaki, formy do obuwia, kopyta szewskie, wyroby stolarskie, wyroby toczone i t. p.), P/29002/40/C.

Firmy holenderskie poszukują dostawców guzików bieliźnianych. P/27689/64/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców wyrobów gumowych, zabawek, gąbek i t. d. P/29490/63/Sz.

Na rynku kanadyjskim istnieje zapotrzebowanie na skórzane wyroby, m. in. portmonetki. P/29144/56/Sz.

Agent holenderski pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami wyrobów farmaceutyczno-kosmetycznych, oraz opatrunkowych. P/28714/47/Sz.

Firmy holenderskie interesują się zakupem sztucznych kwiatów do sukien. P/27752/64/Sz.

Angielskie firmy poszukują dostawców wyrobów koszykarskich. P/26650/49/Sz.

W Unji Południowo-Afrykańskiej istnieją możliwości zbytu specjalnych motyk stalowych.
P/29648/3/B/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu wanien emaljowanych żeliwnych w Unji Południowo - Afrykańskiej.
P/29003/43/Ro.

Firma angielska posiada zapotrzebowanie na: blachę galwanizowaną rury żelazne, papier gazetowy i do opakowania. P/29850/3B/Ro.

Firma angielska pragnie zastępować interesy firm eksportujących wyroby metalowe, szklane, ceramiczne i tekstylne. E/27111/21/Ch.

Firma agenturowa w Tunisie zainteresowana jest reprezentacją eksporterów materjałów budowlanych, skrzynek i opakowań metalowych, artykułów spożywczych i innych fabrykatów. E/27567/21/Ch.

Agent w Tunisie zajmujący się przedstawicielstwami interesuje się wyrobami szklanemi, tkaninami, konserwami mięsnemi i rybnemi, flaszkami i t. d. — E/24462/92/21.

Przedstawiciel na Malcie zainteresowany jest otrzymaniem agentury na zboża, konserwy rybne, porcelanę, wyroby cukiernicze, tkaniny i koce bawełniane. E/28210/3B/Ch.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1936.

Ministerstwo skarbu przyznało następujące ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na r. 1936:

Bez wnoszenia przez płatników indywidualnych podań można w r. 1936 prowadzić:

I. Na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego, kat. I handl. zamiast ustawowego całorocznego: 1) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 300.000; 2) przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 200.000: 3) przedsiębiorstwa skupu zawodowego jaj kurzych w celach eksportowych przy sumie skupu ponad 500.000 zł do 1.000.000 zł. i pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych.

II. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II handl. zamiast ustawowej I kat.: 1) hurtownie wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, zarówno utrzymujące filje jak i nie utrzymujące filji; 2) przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 100.000.

III. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. II handl., zamiast ustawowego całorocznego: apteki i przedsiębiorstwa kinematograficzne, o ile wysokość ustalonych obrotów za r. 1934 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000.

IV. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. IIb zajęć przemysłowych, zamiast ustawowego całorocznego: zajęcia przemysłowe pośrednictwa handlowego, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów (prowizji) nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000.

V. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III handl., zamiast ustawowej II kat. handl.: 1) przedsiębiorstwa handlu towarowego i księgarnie, o ile wysokość ustalonych za rok 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000; 2) przedsiębiorstwa przewozowe, utrzymujące najwyżej dwa samochody; 3) przedsiębiorstwa autobusów, utrzymujące najwyżej dwa autobusy; 4) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 25.000; 5) przedsiębiorstwa gastronomiczne bez wyszynku wódek a ze sprzedażą tylko następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego bez względu na wysokość osiągniętego obrotu, o ile zatrudniają od 4 do 10 osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny, pracujących w tych przedsiębiorstwach.

VI. Na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV handl., zamiast ustawowej III kat. handl.: 1) przedsiębiorstwa handlu towarowego, sale bilardowe, hotele, pokoje umeblowane, zajazdy i gospody, pensjonaty, pokoje umeblowane ze stołowaniem, księgarnie, zakłady lecznicze, przedsiębiorstwa kinematograficzne, przedsiębiorstwa teatralne, cyrki, ogródki i sale ze scenami, wrotniska i ślizgawki, wydawnictwa utworów drukowanych, o ile wysokość ustalonych obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 15.000; 2) przedsiębiorstwa z wyłączną drobną sprzedażą wyrobów monopolu tytoniowego, powstające w ciągu r. 1936 w gminach wiejskich, w których dotychczas nie było żadnego punktu sprzedaży tych wyrobów, przyczem przedsiębiorstwa te mogą jednocześnie zajmować się drobną sprzedażą artykułów niezbędnych do palenia (bibułek, gilz i t. p.) oraz uboczną sprzedażą znaczków stemplowych i pocztowych, blankietów wekslowych, losów loterji państwowej, kart do gry oraz przyborów do palenia i zapalania; 3) przedsiębiorstwa gastronomiczne, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000; 4) przedsiębiorstwa gastronomiczne bez wyszynku wódek a ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego:

piwa, miodu, moszczu i wina owocowego bez względu na wysokość osiągniętego obrotu, o ile ilość zatrudnionych pracowników nie przekracza 3 osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny, pracujących w tych przedsiębiorstwach.

VII. Na podstawie półrocznego świadectwa przemysłowego kat. IV handl.: 1) przedsiębiorstwa wymienione wyżej pod p. VI/1, o ile wysokość ustalonych za r. 1934 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 5.000; 2) z ważnością do sześciu miesięcy od wydania świadectwa pensjonaty, utrzymywane przez właścicieli gospodarstw rolnych w swoich gospodarstwach, poza obrębem gmin miejskich oraz miejscowości klimatycznych i leczniczych, o ile ilość wynajmowanych pokojów nie przekracza liczby dwunastu, przyczem pensjonaty te wolne są od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu za r. 1936.

VIII. Przedsiębiorstwa handlu towarowego, wprowadzające w ciągu r. 1936 sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, oraz przedsiębiorstwa nowopowstające w ciągu roku 1936, które m. in. prowadzić będą również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom, mogą być prowadzone na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III wzgl. IV handl., o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom, podanym wyżej, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego stanowiłby o zaliczeniu ich do kat. II handl.

IX. Na podstawie jednego świadectwa przemysłowego, nabytego dla księgarni: 1) księgarnie wraz z uboczną sprzedażą materjałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za r. 1934 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty zł. 50.000; 2) wypożyczalnie książek, mieszczące się w jednym lokalu z księgarnią i należące do tego samego właściciela, przyczem do osób zatrudnionych w księgarni należy zaliczać również osoby, zatrudnione w pożyczalni, a za obrót. stanowiący podstawę do ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, przyjmować obrót łączny z księgarni i z wypożyczalni.

Przedsiębiorstwa przemysłowe, wymienione w cz. III lit. c) rozdz. XVIII i XIX taryfy, stanowiącej zał. do art. 23 ustawy o państw. podatku przemysłowym — mogą być prowadzone: 1) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VII przem., o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej 12 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 10 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych; 2) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. VI przem., o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej 25 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 15 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych; 3) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. V przem.: a) przedsiębiorstwa, wymienione w rozdz. XVIII, o ile zatrudniają 70 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 35 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych, b) przedsiębiorstwa, wymienione w rozd. XIX, o ile zatrudniają 100 robotników przy fabrykacji ręcznej oraz 50 robotników przy stosowaniu silników mechanicznych.

Za obrót, stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, uważa się: a) w przedsiębiorstwach, opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie ryczałtu — przeciętną kwotę rocznego obrotu, przyjęta za podstawę wymiaru ryczałtu na r. 1934; b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za r. 1934, osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających jak i również niepodlegających podatkowi scalonemu; w przedsiębiorstwach prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

Niezależnie od tego przy nabywaniu świadectw przemysłowych przyznano, wzorem lat ubiegłych, szereg ulg, udzielanych na indywidualne podania wnoszone do urzędów skarbowych. Termin wnoszenia tych podań upływa z dniem 31 grudnia 1935 r.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.

Już w październiku pojawiły się pierwsze zwiastuny poprawy połowów przybrzeżnych. Mianowicie wcześniejsze niż zwykle nastanie chłodów umożliwiło wczesne, a w listopadzie już nawet obfite połowy szprotów. W stosunku do sezonu szprotowego 1934/35 r. początek tegorocznego sezonu szprotowego wypadł o dobrych sześć tygodni wcześniej. Gdy w roku ubiegłym do świąt było szprotów bardzo mało, to w tym roku już w listopadzie osiągnięto poziom połowu 1.200 ton szprotów w miesiącu.

Oczywiście wyniki statystyczne stawiają tegoroczne przybrzeżne połowy listopadowe

daleko przed zeszłorocznemi. Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego złowiono w listopadzie br. 1.250.300 kg ryb morskich o ogólnej wartości 264.639 złotych, czyli o 730.000 kg i o wartość 88.000 złotych więcej niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku.

Z ogólnej ilości połowów tylko 130.000 kg czyli nieco ponad 10% i 15% wartości ich przypada na wszystkie inne ryby, prócz szprotów. Nawrót ciepła i równocześnie południowych wiatrów przy końcu miesiąca wstrzymał rozwój połowów szprotowych i w razie ciepłej pogody nie wyłącza się przejściowy poważny spadek miesięcznych połowów szprota w grudniu.

Połowy listopadowe według poszczególnych gatunków ryb przedstawiają się następująco: szprotów 1.119.450 kg, wartości 223.890 zł, cena za kg 20 gr, płastug: storni 11.750 kg (0,40 zł za kg), zimnic 20 (0,30), gładzic 20 (0,40), skarpi 370 (0,60), śledzików 28.210 (0,30), węgorzy 1.370 kg (2,40), łososi 26 sztuk o wadze 170 kg (4,00), troci 131 sztuk o wadze 310 kg 4,00). wątłuszy (dorszy) 71.840 (0,20), węgorzyc (kwapów) 100 (0,40), sieji 303 sztuk — 290 kg (1,00), szczupaków 1.600 (1,40), okoni 1.100 (0.50), płotek 1.400 (0,40), cert 2.300 (0,40).

W miesiącu listopadzie obwód „Hel" jako najbliżej położony miejsca połowów i jako najruchliwszy, — przy wyjazdach w stronę brzegu gdańskiego i nawet pod wybrzeża Prus Wschodnich, osiągnął niewspółmiernie większe połowy od połowów innych obwodów, nie wyłączając Gdyni. Helanie złowili 858.630 kg o wartości 175.861 zł, Gdynia 167.080 kg wartości 35.019 zł, wioski od Jastarni do Wielkiej Wsi: 164.280 kg., wartości 37.853 zł., dalsze miejscowości nad Wielkiem Morzem 32.420 kg — 6.978 zł, wioski zatoki od Pucka do Obłuża 10.340 kg, wartości 5.378 zł. Na połowy bornholmskie wyjeżdżały 2 kutry z Gdyni i jeden z Helu przywożąc łącznie 17.150 kg dorszy i 250 kg flądér, wartości ogólnej 3.550 złotych.

Z ogólnej ilości połowów wędzarnie wybrzeża zakupiły 1.107.650 kg., wartości 226.384 zł., na rynku miejscowym sprzedano 138.930 kg, do Gdańska wywieziono 4.420 kg wartości 1.632 złotych.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W LISTOPADZIE.

Obroty rybnych towarów w porcie rybackim w Gdyni wyniosły w listopadzie br.: 6.521 ton, co stanowi wzrost o dwa i pół tysiąca ton w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Z ilości tych przypada na połowy własne: 2.207 ton, na import zaś: 4.314 ton. Na poszczególne pozycje połowów własnych składają się: połowy własne przybrzeżne Gdyni: 167 ton, dowozy ryb z Helu i innych miejscowości do Gdyni: 424 ton. Dowozy do Gdyni śledzi solonych z połowów „Mewy" na Morzu Północnem, pięcioma statkami holenderskiemi: 1.616 ton, a w tem beczek morskich (kantjes): 8.570 sztuk, beczek handlowych: dużych: 1.263, małych: 535.

Podział importu na poszczególne towary i kraje pochodzenia przedstawiał się następująco: z Anglji ogółem jedenaście statków, z czego osiem ze śledziami solonemi a trzy ze śledziami świeżemi w lodzie. Śledzi solonych yarmouthskich: 2.882 ton w 15.125 całych i 5.778 pół-beczkach, śledzi solonych szkockich 508 ton w 2.676 całych i 997 pół-beczkach, śledzi świeżych w lodzie 347 ton t. j. 3.151 skrzyń. Z Norwegji dwa statki śledzi solonych 434 ton, t. j. 2.557 dużych i 307 półbeczek, śledzi zamrożonych: 1.203 skrzyń — 72 ton, makreli zamrożonych: 100 skrzyń 6 ton, mączka rybna 10 worków — 1 tona. tran: 325 beczek — 64 ton.

Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w listopadzie 270 wagonów z rybami, z czego 30 wagonów przypada na szproty wędzone, reszta na świeże i solone śledzie.

KRONIKA

— SPRAWA REGULOWANIA CEN NA SZPROTY. Komunikat portu rybackiego informuje nas: „Wędzarnie na wybrzeżu, odbierające prawie całkowite połowy szprotów od naszych rybaków, są najbardziej ku temu powołane, aby przeprowadzić regulowanie cen rynkowych. Bo wędzarnie sprzedając uwędzone szproty najlepiej orjentują się w możliwościach rynku krajowego i z tego to powodu tylko wędzarnie mogą zadecydować o wysokości cen na szproty świeże.

Wychodząc z tego założenia związek wędzarń na wybrzeżu prowadzi ożywioną działalność, celem regulowania cen i równoczesnego porozumienia się z przedstawicielami wędzarń w W. M. Gdańsku. Należy podkreślić wielkie zrozumienie wędzarń dla zapewnienia rybakom ceny takiej, która nie mogłaby już opaść więcej przy dużych połowach. a mianowicie 4,— zł za 50 kg netto, z tem, że przy małych i niewystarczających połowach cena ta będzie większa (obecnie wynosi ona 12,— zł za 50 kg). Zapewnienie rybakom ceny, która nie może być niższą, posiadać będzie dla naszego rybołówstwa szprotowego doniosłe znaczenie. I tak w roku ubiegłym cena opadała poniżej dwu złotych za 50 kg szprotów.

Gdyby wędzarniom udało się przeprowadzić regulowanie celowe cen. wówczas musiałyby one mieć wpływ i na same połowy, to znaczy nie dopuszczać do wyjazdów na połowy, gdy jest nadmiar szprotów".

Nie ulega bądź co bądź wątpliwości, że wędzarnie jeszcze więcej niż rybacy są zainteresowane w usunięciu zbyt gwałtownych wahań cen surowych szprotów. Sprawa racjonalnego hamowania wahań cen na szproty jest jednem z centralnych zagadnień naszego przemysłu rybnego.

— NIEDOCENIENIE MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWYCH POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W UMOWIE POLSKO - NIEMIECKIEJ. Możliwości po-

głębienia wzajemnej wymiany polsko - niemieckiej w dziedzinie rybołówstwa morskiego są bardzo duże i niewyzyskane. Niemcy stanowią bardzo poważny rynek zbytu dla towarów rybnych, których zakupiły zagranicą w roku 1934 aż 493 miljonów kg o wartości 200 miljonów złotych. Z ilości tej na zakup w Polsce (przeważnie raki) wypadało zaledwie ćwierć miljona kg o wartości pół miljona złotych, a na zakup w Gdańsku (śledzie i szproty świeże, śledzie solone, łososię świeże, wędzone szproty i śledzie) wypadło prawie tyle samo bo 625 tys. kg o wartości 420 tys. złotych. Widzimy więc, że w rybołówstwie morskiem nie figuruje Polska jako dostawca do Niemiec, wyręczając się tu inicjatywą Gdańska. Mimo zwracania na to zagadnienie uwagi ze stron polskich przedsiębiorców, w podpisanej umowie polsko-niemieckiej nie uwzględniono interesów polskiego rybołówstwa morskiego. A ze względu na ogromną chłonność rynku niemieckiego na towary rybne możliwości eksportu są bardzo duże na: świeże szproty, łososie, węgorze, na solone śledzie z polskich połowów na Morzu Północnem, na wędzone szproty, na konserwy szprotowe w oliwie itp. W interesie polskim leży, aby na eksport przeznaczone były towary rybne przemysłu konserwowego i wędzarnianego, jako więcej wartościowe.

Lepiej już urządził się Gdańsk, zatrzymując dla siebie kontyngenty na eksport szprotów już w pierwszych miesiącach trwania umowy.

Jeśli zaś chodzi o wywóz towarów rybnych z Niemiec, to w 1934 roku eksportowano 25 miljonów kg o wartości 18 miljonów zł, z czego wywieziono do Polski: (śledzie świeże, tran) przeszło pół miljona kg o wartości ćwierć miljona złotych, a do Gdańska ćwierć miljona kg o wartości stu tysięcy złotych.

W dziedzinie przywozu ryb z Niemiec istnieją dalsze możliwości pogłębienia wzajemnych stosunków handlowych (śledzie świeże), a to tembardziej, że dotychczas saldo dla Polski jest dodatnie.

(Komunikat Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZBOŻOWYM I BYDLĘCYM POMORZA.

Na pomorskim rynku zbożowym sytuacja w zakresie cen uległa w miesiącu sprawozdawczym nieznacznemu pogorszeniu. Ceny pszenicy i owsa, które w m. październiku podniosły się o około 1 zł, wykazywały stałą tendencję zniżkową. Tendencja ta utrzymywała się za wyjątkiem krótkiego okresu w połowie miesiąca również przy życie. Największy spadek wykazują ceny pszenicy i owsa, które obniżyły się o około 60 gr na kwintalu. Poziom cen żyta obniżył się w stosunku do cen notowanych na początku okresu o 12 gr na kwintalu. Ceny jęczmienia ustabilizowały się na poziomie 14 zł za 100 kg. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ceny kształtowały się przy pszenicy o 1,50 zł, a przy owsie o 50 gr wyżej, natomiast przy życie o 1,50 zł, a przy jęczmieniu o 2,80 zł niżej, niż w roku ubiegłym.

Podaż zbóż była stosunkowo nie duża, gdyż niski poziom cen powstrzymywał rolników od wyzbywania się swych zapasów. Zanotowano większe zainteresowanie dla koniczyn, strączkowych i innych nasion.

Na rynku krajowym większość odbiorców, oczekując zapowiedzianej obniżki stawek taryfowych i obniżki ogólnego poziomu cen, wstrzymywała się z zakupami, skutkiem czego ceny kształtowały się zniżkowo, pomimo niedostatecznej podaży.

Podobnie niekorzystnie układały się stosunki na rynku produktów hodowlanych, za wyjątkiem cen trzody chlewnej, które naogół utrzymywały się na poziomie cen z poprzedniego miesiąca. Ceny bydła rogatego obniżyły się w ciągu okresu sprawozdawczego o około 4 zł na kwintalu.

Na skutek sezonowo dużej podaży, ceny cieląt wykazywały gwałtowny spadek, który przy gatunkach przedniejszych wynosił około 25 zł, a przy gatunkach poślednich 10 zł na kwintalu.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	9. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	11. 12.
s/s CAPELLA*	16. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	18. 12.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	13. 12.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	9. 12.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	11. 12.
s/s CAPELLA*	16. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	18. 12.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		ŁOTWA		
s/s ACHILLES*	9. 12.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	9. 12.
s/s SIRIUS*	16. 12.	co tydzień	s/s SIRIUS*	16. 12.
		Ryga		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s FALKEN	8. 12.	**Ryga — Liepaja**	s/s FALKEN	11. 12.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		25. 12.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
s/s FALKEN	8. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	11. 12.
	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*		25. 12.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10/11. 12.
	20. 12.	co 8 dni		22. 12.
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	22. 12.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	10. 12.
	21. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		24. 12.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10/11. 12.
	20. 12.	co 10 dni		22. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	11. 12.
	24. 12.	co 2 tygodnie		24. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	16. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	16. 12.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	7. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	7. 12.
s/s ALEXANDRA	10. 12.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	10. 12.
s/s TCZEW	14. 12.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	14. 12.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s ACHILLES*	9 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	2. 12.
s/s SIRIUS*	16. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES* (via Ryga)	9. 12.
		DANJA	s/s SIRIUS*	16. 12.
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	11. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	12. 12.
	18. 12.	co tydzień		19. 12.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	10. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	10. 12.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	10. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	10. 12.
s/s AKERSHUS	16. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	16. 12.
			s/s AKERSHUS	23. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	17. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s DELFINUS	9. 12.
s/s URSA	31. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	23. 12.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	19. 12.
	29. 12.	co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	9. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	12. 12.
	23. 12.	co 2 tygodnie		26. 12.
		Hull		
s/s LUBLIN*	8/9. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	12. 12.
s/s LWÓW	15/16. 12.	co tydzień	s/s LWÓW*	26. 12.
s/s UFFE	11. 12.	**Manchester/Liverpool**	s/s UFFE	11. 12.
s/s TAARNHOLM	18. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	18. 12.
s/s OLAF	25. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	15. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	7. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	7. 12.
s/s MAJORCA	14. 12.	co tydzień	s/s MAJORCA	14. 12.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s TIBERIUS	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TIBERIUS	9. 12.
s/s PERSEUS	16. 12.	co tydzień	s/s PERSEUS	16. 12.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	10. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	11. 12
s/s PUCK	17. 12.	co tydzień	s/s PUCK	18. 12.
s/s NIOBE	9. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	9. 12.
s/s PRIAMUS	16. 12.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	16. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s BUTT	23. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	23. 12.
s/s WIBORG	ok. 9. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 9. 12.
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	10. 12.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	11. 12.
s/s HEL	17. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	18. 12.
s/s ŚLĄSK*	24. 12.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	25. 12.
s/s BUSSARD	12. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	12. 12.
s/s BUTT	23. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	23. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s EIKHAUG	17. 12.
—		co 3 tygodnie	s/s KALER	31. 12.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	17. 12.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	7. 12.
	31. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		21. 12.
		co 2 tygodnie		4. 1.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	8. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	9. 12.
s/s SKJOELD	23. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	23. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s ALBANIA	6/7. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ALBANIA	11. 12.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	13. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BROHOLM	13. 12.
s/s TOMSK	12. 1.	co miesiąc	s/s TOMSK	12. 1.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
Statek	11. 12.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	Statek	12 12.
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul —		
m/s VIKINGLAND*	6. 12.	**Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	m/s VIKINGLAND*	10/12. 12.
m/s BIRKALAND*	13. 12.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s BIRKALAND	24/27. 12
m/s HEMLAND*	17. 12.	co 1—4 tygodnie		
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)*	s/s EIKHAUG	17. 12.
		co 3 tygodnie	s/s KALEFAN	31. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SARMACJA*	20. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	20/21. 12.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SAGAPORACK*	7. 12.	*(American Scantic Line)*	s/s CLIFFWOOD*	7. 12.
s/s CITY OF FAIRBURY*	13. 12	co tydzień	s/s ARGOSY*	14. 12.
			s/s SAGAPORACK	21. 12.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	21. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	30. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	6. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PACIFIC	16. 12.
s/s HERAKLES	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s ATLANTA	23. 12.	co 2 tygodnie	s/s KASTELHOLM	18. 12.
s/s EQUATOR	12. 1.		s/s HERAKLES	4. 1.
s/s AURA	28. 1.		s/s ATLANTA	16. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s KLIPPAREN m/s HAMMAREN m/s KAAPAREN	24. 12. 1. 3. 3. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s BELLEROPHON	21. 12.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	16. 12.
m/s THALATTA m/s TORTUGAS m/s RAGNHILDSHOLM	8. 12. 12. 12. 19. 12.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM	10/14. 12.
s/s CRANFORD s/s NASHABA	14. 12. 18. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s CRANFORD s/s NASHABA	15. 12. 19. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

7 grudnia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. A. S. L.

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, A S. L.

s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodniej Szwecji i Kłajpedy, dla wyładowania, Bergenske.

s/s HAGUE lin z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s ALBANIA lin. z portów hiszpańskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

ż/m YNGVE z towarami, Prowe.

s/s NOVASLI z apatytami. PAM.

m/s HAGAR z rudą, Behnke & Sieg.

s/s WEICHSEL po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SIRETUL po węgiel, PAM.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

s/s NORA po węgiel, Rummel & Burton.

8 grudnia:

m/s THALATTA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.

s/s BALTONIA lin. z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s DELFINUS lin. dla ładowania do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.

s/s FALKEN lin. z Rygi, Lipawy i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s MARTIN GOLDSCHMIDT z fosfatami, PAM.

s/s MAERTA, PAM.

s/s HEBBURN, po węgiel, Polrob.

s/s HORDEN po węgiel, Polrob.

s/s ORION ze złomem, Rummel & Burton.

s/s MINORICA ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.

9 grudnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

s/s LUDWIK dodatk. lin. z portów szwedzkich z drobnicą. Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.

s/s LYGIA po węgiel, Speed.

s/s OMONIA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s IDA po węgiel, Bergenske.

10 grudnia:

m/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do wsch. Szwecji i Kłajpedy, Bergenske.

m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

m/s VIKINGLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska - Levant.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotteradmu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałt.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s VIKING po węgiel, PAM.

s/s FRIGG po węgiel, PAM.

s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

11 grudnia:

s/s HERAKLES lin. z B. Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.

s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania. Reinhold.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s ELFRIDE CHARLOTTE BECKER po węgiel, PAM.

s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.

s/s GIMLE ze złomem, Rummel & Burton.

12 grudnia:

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s POLARIS z rudą, Behnke & Sieg.

s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.

s/s TOVE po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.

13 grudnia:

s/s BROHOLM lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

14 grudnia:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s DAGNY po węgiel, Speed.

s/s ROLF po węgiel. Speed.

15 grudnia:

m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska - Levant.

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, American Scantic Line.

s/s LECH lin. z Londynu dla wyładowania, Polbrit.

s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s GLUCKAUF po drzewo, Bergenske.

s/s ARNIS po drzewo, PAM.

s/s ACHILLE LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ABSALON po węgiel, PAM.

16 grudnia:

m/s PACIFIC lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s RINDA lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s EURYLOCHUS lin. Dalekiego Wschodu, dla ładowania węgla na stacje bunkrowe, PAM.

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s AKERSHUS lin. z portów wsch. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s PERSEUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV — GDYNIA 22 grudnia 1935 r. — NR. 35

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Redakcji

Niniejszym numerem zamykamy czwarty rok wydawnictwa naszego Biuletynu.

Zdajemy sobie sprawę, że Biuletyn zawiera jeszcze pewne braki, które w miarę skromnych możliwości wydawnictwa starać się będziemy wypełniać. Dążeniem naszem jest, aby Biuletyn stawał się stopniowo organem prasowym, mogącym zaspokoić potrzeby tak czytelników, zainteresowanych w życiu gospodarczem okręgu Izby, jak również i czytelników, których interesy związane są z handlem zamorskim lub którzy specjalnie studjują zagadnienia naszej polityki morskiej. Dwa ostatnie względy dają też wyjaśnienie tego zjawiska, że łamy Biuletynu są w znacznym stopniu wypełnione artykułami i materjałem informacyjnym, dotyczącym tych dwóch dziedzin.

Wydawnictwo Biuletynu, składając ustalonym już zwyczajem swym czytelnikom i sympatykom najlepsze życzenia świąteczne i noworoczne, wyraża nadzieję, że rok, który się rozpoczyna zaznaczy się pomyślnym zwrotem w ogólno gospodarczem położeniu Polski, i że to polepszenie ze swej strony przyczyni się do polepszenia położenia poszczególnych jednostek gospodarczych całego kraju, przedewszystkiem zaś tych, które zdołają przejawić twórczą inicjatywę w działalności nad umocnieniem i rozwojem zdrowych podstaw przemysłu i handlu polskiego.

Uprzemysłowienie portu gdyńskiego

Referat, wygłoszony przez wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Mgr. Józefa Kawczyńskiego na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu w Gdyni, dnia 3 grudnia 1935 roku.

Przed dwoma laty poruszałem na Radzie Portu zagadnienie uprzemysłowienia portu gdyńskiego poraz pierwszy. Sprawę traktowałem wówczas bardzo ogólnie, podając jedynie, na podstawie przykładów zagranicznych, jakiego rodzaju przemysł zwykł się osiedlać w bezpośredniem sąsiedztwie portu, względnie, jaki przemysł związany jest ściśle z portem, jako ośrodkiem przeładunku towarów w przywozie i wywozie. Do dnia dzisiejszego zagadnienie uprzemysłowienia portu, przez co należy rozumieć powstanie przemysłu obok portu handlowego, nie zbliżyło się do swej realizacji, jednak dzisiaj zagadnienie to przedstawia się o wiele wyraźniej. Główną przyczyną tego opóźnienia jest ta okoliczność, że nie został jeszcze wykonany dostęp do terenów, objętych na planie portu nazwą „portu przemysłowego". Istnieje wprawdzie w porcie handlowym spora ilość miejsc niezabudowanych, położonych bądźto w dalszej linji od nabrzeży bądź też między torami kolejowemi. Miejsca te nadają się jednakże tylko na drobne przedsiębiorstwa. Ponadto, ze względu na niewykończenie rozbudowy portu handlowego, zajęcie wszystkich wolnych miejsc na cele przemysłu mogłoby w przyszłości wywołać kolizję z przedsiębiorstwami handlowemi, które także potrzebować będą przestrzeni dla swego rozwoju.

Mówiąc o rozbudowie przemysłu w porcie, można się spotkać z zarzutem, że przemysł, powstający w obrębie portu, jest dla przemysłu, istniejącego w zapleczu, konkurencją. Jeżeli jeszcze w dodatku uprzytomnimy sobie, że przemysł, powstający w porcie, będzie otoczony specjalną opieką i obdarzony pewnemi przywilejami, to zrozumiemy, jak łatwo w głębi kraju może się zrodzić zapatrywanie, iż przemysł ten powstaje ze szkodą dla reprezentowanych już w kraju gałęzi przemysłowych. Z tego względu sformułowanie określonego programu rozbudowy przemysłu przy porcie jest bardzo ryzykowne.

W ostatnim jednak czasie zaczyna się zainteresowanie terenami portowemi pod przemysł coraz bardziej krystalizować. Zgłoszono już zapotrzebowanie na fabrykę celulozy, na młyn eksportowy, na pralnię wełny, na młyny do mielenia minerałów, na przemysł rybny, na fabrykę farb. Pozatem już od dłuższego czasu mówi się o umieszczeniu w porcie przemysłowym przedsiębiorstwa dla rozbiórki starych okrętów na złom. Niewątpliwie aktualną jest sprawa wybudowania montowni samochodowej w obrębie portu przemysłowego. W zakresie przemysłu pomocniczego dla handlu powstaną w porcie: fabryka beczek do śledzi, fabryka skrzyń i wytwórnie materjałów opakunkowych, sortownie i mięszarnie towarów kolonjalnych, palarnie kawy itp. Wykaz ten nie wyczerpuje oczywiście przedsiębiorstw przemysłowych, których umiejscowienie w porcie przemysłowym jest uzasadnione. Pewnem jest, że z chwilą, gdy teren pod przedsię- problemem stanie się bardziej żywe, niż biorstwa przemysłowe będzie przygotowany, napłyną nowe oferty i zainteresowanie tym obecnie.

Chociażby nawet administracja portu oddała do dyspozycji przemysłu wszystkie miejsca wolne w obecnym porcie handlowym, to przeważna część placówek przemysłowych, wyżej wymienionych, nie mogłaby się pomieścić w porcie handlowym.

Dzisiaj pragnąłbym zająć uwagę Rady Portu przedewszystkiem zagadnieniem, które jest punktem wyjścia dla uprzemysłowienia portu gdyńskiego, to jest sprawą terenową. W planie rozbudowy portu przeznaczone zostały na przemysł tereny, ciągnące się od istniejącej wewnętrznej zatoki portowej do drogi, prowadzącej z Chylonji do Podgórza, wychodzącej z Chylonji przed stacją kolejową (droga na serpentynę). Są to torfiaste łąki, których przystosowanie na cele przemysłu wymagać będzie w pierwszym rzędzie wybudowania kanału, uzbrojenia nabrzeża, oraz częściowego zdjęcia nawierzchni torfowej i połączenia ze środkami komunikacji lądowej. Tereny te obejmują w przybliżeniu przestrzeń 300 ha. Stanowią one jeszcze przeważnie własność prywatną. Urząd Morski wywłaszczył dotychczas około 130 ha. Część terenów wywłaszczonych ma już swoje przeznaczenie. I tak: część, przylegająca do składów drzewnych „Pagedu", będzie zajęta przezeń, gdyż obecne tereny, zajęte pod drzewo, są niewystarczające. Z drugiej strony kanału, t. zn. od strony torów kolejowych, rozpoczęto budowę elektrowni „Gródek".

Przez środek omawianych terenów projektowana jest budowa kanału przemysłowego. Połączenie między dotychczas wybagrowaną zatoką portową a kanałem przemysłowym urywa się przed drogą, prowadzącą od dworca gdyńskiego do Oksywia.

Wywłaszczanie terenów pod przemysł odbywa się stosunkowo wolno i trudno przewidzieć, w jakim okresie czasu zostanie ono ukończone. Dlatego też należy się liczyć z pewnemi niedogodnościami, jakie na tle opóźnienia wywłaszczenia mogą nastąpić. Dla braku odpowiednio wielkich terenów trzeba będzie rozmieszczać przedsiębiorstwa przemysłowe w miarę ich zgłaszania się, co doprowadzić może do tych samych niepożądanych zjawisk, jakie widzimy w porcie handlowym, gdzie szereg magazynów, jakie mogłyby się znajdować w drugiej linji od nabrzeża, został z powodu nieprzygotowania na czas odpowiednich terenów, umieszczony w pierwszej linji i stanowi obecnie przeszkodę dla ruchu portowego. Dla uniknięcia tej niekorzystnej ewentualności koniecznem jest, aby władze portowe wywłaszczyły odrazu całą przestrzeń, jaką dla t. zw. „portu przemysłowego" ma się zarezerwować. To też niezwłocznie należałoby poczynić zastrzeżenia odnośnie całości terenu. Niezależnie od tego, należałoby także zadecydować, jak daleko sięgać będzie nasze zainteresowanie w kierunku i n n y c h t e r e n ó w, położonych w pobliżu. Ze względu na stopniowe wznoszenie się terenu, wydaje się rzeczą wykluczoną, aby i na tym terenie można prowadzić budowę kanału przemysłowego. Niemniej jednakże zwrócić należy uwagę na to, że obok większych placówek przemysłowych w obrębie portu osiedlać się będą w jego bliskości mniejsze przedsiębiorstwa przemysłowe, które niekoniecznie muszą mieć bezpośrednie połączenie z komunikacją wodną. Dlatego też sprawa dalszych terenów w porcie przemysłowym nie może być dla organizacji tego portu rzeczą obojętną i należałoby również w stosunku do tych terenów ustalić stanowisko miarodajnych czynników. Należy tu również dążyć do zapobieżenia dzikiej spekulacji gruntami, która, jak wnioskować możemy na przykładzie miasta Gdyni, rozpoczęłaby się po wybudowaniu kanału przemysłowego.

Sprawa otwarcia terenów przemysłowych przedstawia się, ze względu na dzisiejszą sytuację Skarbu Państwa, bardzo niekorzystnie. Dostęp do tych terenów jest zamknięty przez wojskową bocznicę kolejową i drogę, prowadzącą do Oksywia. Według osiągniętych

przez nas informacyj, możliwe jest przesunięcie bocznicy wgłąb terenów przemysłowych kosztem około 800.000 złotych. Natomiast przeprowadzenie drogi do Oksywia wymagać będzie stosunkowo kosztownej inwestycji w postaci mostu zwodzonego, którego koszt narazie ustala się na około 2.000.000 złotych. Ogólne koszta przygotowania terenów przemysłowych zostały przez Urząd Morski obliczone na blisko 20 miljonów złotych.

Urząd ten opracował program prac nad przygotowaniem omawianych terenów. Program ten jest jednakże zupełnie teoretyczny, gdyż Urząd nie posiada nietylko funduszów na jego wykonanie, ale brak mu także środków na opracowanie szczegółowych projektów. Według wzmiankowanego projektu miałby pierwszy etap prac objąć przesunięcie bocznicy kolejowej, wybudowanie mostu zwodzonego, oraz część robót czerpalnych, ziemnych i drogowych. Na wykonanie tych prac zakreślony został termin do 1 października 1938 roku. Koszta prac są niewspółmiernie wysokie do rezultatów. Oblicza się je bowiem na 9.500.000 złotych, przy pozyskaniu przestrzeni tylko około 30 ha. Z tych terenów prawie połowę zajęłaby firma „Paged" i elektrownia „Gródek", o czem już wspomniałem. W ten sposób pozyskanoby, według projektu Urzędu Morskiego, zaledwie dziesiątą część terenów przemysłowych.

Na Komisji Opinjodawczej, istniejącej przy Departamencie Morskim w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, spotkałem się z oświadczeniem ze strony p. Dyrektora Urzędu Morskiego, że nie można liczyć na to, aby Skarb Państwa mógł się wogóle zająć sprawą wybudowania portu przemysłowego i że należałoby problemem tym zainteresować sfery gospodarcze.

Ze swej strony uważam, że należy odróżnić udostępnienie terenów od ich przygotowania, eksploatacji i administracji. Ze względu na ogólno - gospodarcze znaczenie omawianej sprawy, stanąć należy zasadniczo na stanowisku, że udostępnienie terenów, czyli wykonanie kanału przemysłowego, warunkującego późniejsze przygotowanie i eksploatację terenów, winno być wykonane ze środków publicznych, tembardziej, że samo przygotowanie terenów pod eksploatację złączone będzie z poważnemi nakładami i ewentualne podjęcie inicjatywy w tym kierunku ze strony sfer gospodarczych będzie samo w sobie ogromnym wysiłkiem.

W każdym bądź razie takie, czy inne ustosunkowanie się sfer gospodarczych do problemu stworzenia portu przemysłowego w Gdyni poprzedzone być winno jasnem określeniem stanowiska Ministerstwa Przemysłu i Handlu, względnie Skarbu Państwa w tej sprawie. Również dla Izby Przemysłowo-Handlowej znajomość odnośnego stanowiska miarodajnych czynników jest nieodzowna dla prowadzenia rozmów z reflektantami na tereny pod przedsiębiorstwa przemysłowe w porcie.

Wchodzą tu w rachubę następujące zagadnienia:

a) Czy w wypadku, jeżeli właścicielem terenów będzie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, będzie ono odstępować tereny na własność poszczególnym przedsiębiorstwom czy też tylko pozwoli im tam instalować się na t. zw. prawie zabudowy, lub wreszcie czy zechce w stosunku do przedsiębiorstw przemysł. zawierać tylko kontrakty dzierżawne, tak jak to dotychczas robi w stosunku do przedsiębiorstw, osiedlających się w porcie handlowym. Należy zaznaczyć, że ostatnia forma byłaby nie do przyjęcia i że najwłaściwszą formą byłoby odstępowanie przedsiębiorstwom przemysłowym terenów na własność.

b) Jeżeli powstałoby specjalne przedsiębiorstwo prywatne dla budowy portu przemysłowego, to miarodajne czynniki powinny oświadczyć się, czy wymienione tereny wnoszą jako przewartościowany aport, względnie czy oddadzą te tereny bezpłatnie na własność mającego powstać przedsiębiorstwa.

c) Bank Gospodarstwa Krajowego winien również sprecyzować swoje stanowisko do omawianego zagadnienia, a mianowicie, czy uruchomi odpowiednie kredyty na pomoc finansową dla mającego powstać przemysłu. Wydaje mi się uzasadnionem, aby tak samo, jak Bank Gospodarstwa Krajowego finansuje prywatne budownictwo na terenie miasta Gdyni, zajął się on także finansowaniem rozbudowy prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych na terenie portu przemysłowego.

d) Dla stworzenia realnych możliwości zainteresowania portem przemysłowym ze strony prywatnych sfer gospodarczych nieodzownem jest także, aby stanowisko władz miarodajnych w tej sprawie nie było zbyt krępujące. Nie powinno się powtórzyć to, co miało miejsce w roku 1927, kiedy wobec grupy finansistów, interesujących się już wówczas tym problemem, wysunięto zastrzeżenie, że tranzakcje terenami przemysłowemi w obrębie portu nie mogą mieć charakteru zarobkowego.

Izba Przemysłowo - Handlowa ze swej strony zbada, czy sfery gospodarcze będą mogły ze względu na wysokie koszta, złączone z budową portu przemysłowego, podjąć się tej sprawy. Tymczasem należałoby jednakże, zarówno ze strony Urzędu Morskiego, jak i innych miarodajnych czynników, poczynić starania, których potrzeba wynika z wypowiedzianych przezemnie uwag. W związku

z tem zgłaszam następujące wnioski, prosząc Radę Portu o ich przyjęcie:

1) Tymczasowa Rada Portu stwierdza, że powstanie portu przemysłowego w Gdyni jest nieodzownym warunkiem dalszego rozwoju portu i jest uzasadnione konkretnemi zapotrzebowaniami, zgłaszanemi przez sfery gospodarcze.

2) Dla właściwego rozmieszczenia zgłaszających się przedsiębiorstw przemysłowych na terenach portu przemysłowego nieodzownem jest jaknajrychlejsze uzyskanie na własność Państwa, w drodze wywłaszczenia, całości t. zw. terenów przemysłowych, które ciągną się od portu handlowego do drogi, prowadzącej z Chylonji na Pogórze i obejmują przestrzeń około 300 ha.

3) Ponieważ obok portu przemysłowego powstać musi szereg warsztatów i przedsiębiorstw pomocniczych, należy zapobiec dzikiej spekulacji terenami, położonemi poza wymienioną drogą Chylonja — Pogórze, a to przez zgłoszenie odpowiednich zastrzeżeń.

4) Dla prowadzenia wśród sfer gospodarczych celowej propagandy na rzecz portu przemysłowego konieczne jest jasne określenie stanowiska miarodajnych czynników, a zwłaszcza co do formy oddawania terenów pod przedsiębiorstwa przemysłowe, pomocy kredytowej dla budowy przedsiębiorstw przemysłowych i ustosunkowania się do ewentualnej prywatnej spółki terenowej, któraby się podjęła budowy portu przemysłowego we własnym zakresie.

Statystyka kosztów żywności w Gdyni

Zagadnienie kosztów żywności w Gdyni ma doniosłe znaczenie dla kształtowania się kosztów utrzymania w Gdyni wogóle.

Oczywista, że w warunkach, panujących na terenie Gdyni koszty żywności w ogólnych kosztach utrzymania nie stanowią takiej części składowej, jak w innych ważniejszych ośrodkach Polski, a to z uwagi na wygórowane ceny mieszkań.

Ponieważ w chwili obecnej nie jest możliwem uwzględnienie wszystkich elementów, składających się na ogólne koszty utrzymania, ograniczamy nasze wywody do przedstawienia danych, dotyczących kosztów żywności w Gdyni, które w związku z akcją ogólną obniżenia cen towarów nabierają specjalnej aktualności.

Ceny artykułów żywnościowych w Gdyni.
(notowania w ostatnim tygodniu każdego miesiąca)

Artykuły	Jednostka miary	Średnia roczna 1934	Średnia półroczna 1935	1935				
				VII	VIII	IX	X	XI
Chleb żytni pytlowy	1 kg	0,31	0,30	0,30	0,28	0,28	0,30	0,30
Chleb pszenny	„	0,43	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Mąka pszenna	„	0,38	0,43	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45
Kasza jęczmienna	„	0,40	0,43	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Groch polny	„	0,43	0,47	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Fasola biała	„	0,56	0,56	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Ryż „Patna"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0 80
Mleko niezbierane	1 litr	0,25	0,24	0,22	0,25	0,25	0,25	0,25
Masło świeże	1 kg	3,03	3,07	3,20	3,40	3,60	3,60	4.00
Ser twarogowy	„	1,03	0,93	1.00	1,00	1,00	1,00	1,00
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,08	0,08	0,07	0,10	0,11	0.11
Mięso wołowe	1 kg	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,00	1,20
Mięso wieprzowe	„	1,34	1,34	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Mięso cielęce	„	1,53	1,40	1,60	1,60	1.60	1,40	1.60
Kiełbasa zwyczajna	„	1,29	1,28	1,60	1,50	1,20	1,40	1,40
Słonina świeża	„	1,70	1,20	1,60	2,00	1,80	1,80	1,80
Smalec wieprzowy	„	2,44	1,82	2,00	3,40	2,60	2,80	2 80
Śledzie	1 szt	0,12	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kartofle	10 kg	1,21	1,00	1,00	0 50	1,00	1.00	1,00
Kapusta kwaszona	1 „	0,30	0,33	0,40	0,40	0.40	0,40	0,35
Cukier kryształowy	„	1,40	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,00
Herbata	„	18,00	17,68	16,00	16,00	16,00	18,00	18,00
Kawa naturalna	„	4,80	4,80	4,80	4,80	5,60	6.00	6,00
Sól biała	„	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36

Źródło: Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu tem wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a więc chleb żytni — przemiał 50% i 55%; chleb pszenny — przemiał 45%; mąka pszenna — przemiał 65%; masło — mleczarn. wyborowe (najlepsze); mięso — gatunek średni z kośćmi; kiełbasa — gatunek niższy.

Na podstawie tych notowań. biorąc normy Główn. Urzędu Statystycznego, obliczyć możemy dla Gdyni wskaźnik kosztów żywności, przyczem za podstawę wskaźnika = 100,0 mogą być wzięte ceny w różnych okresach.

Do podstawowych należy wskaźnik dający porównanie zmian cen w stosunku do miesiąca poprzedniego.

Wskaźnik — podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

Miesiące	1934	1935
I	96,4	108,1
II	101,8	99.6
III	98,2	100,6
IV	97,4	99,0
V	98,1	92,9
VI	114,6	103,0
VII	95,8	105,7
VIII	92,4	98,2
IX	100,4	103,3
X	101,5	100,7
XI	99,0	99.0
XII	99,1	—

Z wskaźnika tego możemy łatwo ustalić, w których miesiącach i w jakiej mierze wzrastały koszty żywności. Największy wzrost przypada na miesiące letnie — sezonowe i wczesnej jesieni.

Drugim niemniej typowym wskaźnikiem jest wskaźnik, podstawa którego dotyczy jednego okresu, bierzemy tu za podstawę wskaźnika — styczeń roku 1934 i styczeń roku 1935 = 100.

Miesiące	1934	1935
I	100,0	100,0
II	101,8	99.6
III	100,0	100,2
IV	97,3	99,1
V	95,5	92,2
VI	109,5	94,9
VII	104,9	100.3
VIII	97,0	98,5
IX	97,4	101,8
X	98,8	102,6
XI	97,8	101,5
XII	97.0	—

Widzimy, że wskaźnik kosztów żywności w roku 1935 w stosunku do stycznia jest znacznie wyższy, niż w roku poprzednim. Należy jednak również wziąść więc pod uwagę fakt, że styczeń 1935 był o przeszło 3% tańszy od stycznia 1934 roku.

Odmienne nieco wyniki daje wskaźnik przy podstawie — przeciętna roczna = 100. Wskaźnik taki pozwala ustalić, które miesiące i o ile są tańsze lub droższe w stosunku do ogólnego poziomu cen w danym roku.

Oto wskaźnik — podstawa — średnia rocznie 1934 wzgl. 1935 = 100.

Miesiące	1934	1935
I	100,3	100,8
II	102.1	100,5
III	100,2	101,1
IV	97,6	100,0
V	95,8	92,9
VI	109,7	95,7
VII	105,2	101,1
VIII	97,2	99,4
IX	97,6	102,7
X	99,1	103,5
XI	98,1	102,4
XII	97,2	—

Wreszcie ostatni wskaźnik, niemniej ciekawy, a ważny ogromnie, gdyż niweluje sezonowość, spowodowaną ruchem cen w związku z sezonem i niektóremi artykułami. Jest to wskaźnik, podstawą którego = 100, wzięto ceny w odpowiednim miesiącu roku poprzedniego.

Podajemy go dla poszczególnych miesięcy roku 1935.

I	96,8	VII	92,5
II	94,7	VIII	98,3
III	97,0	IX	101,2
IV	98,5	X	100,5
V	93,4	XI	100,4
VI	83,9	XII	—

Z zestawienia tego widać, że o ile przez pierwsze ośm miesięcy rb. żywność w Gdyni notowana była po niższych cenach niż rok temu, o tyle w ostatnich trzech miesiącach poziom cen się podniósł w stosunku do odpowiednich miesięcy r. ub.

Trudniejszą jest rzeczą porównywanie cen w przestrzeni.

Korzystając z norm (krótsza lista towarów), stosowanych przez Główny Urząd Statystyczny, obliczony został wskaźnik dla ostatniego roku i poszczególnych miesięcy dla Gdyni w porównaniu z Warszawą, Poznaniem. Toruniem, Katowicami, Bydgoszczą. Grudziądzem, Starogardem, Tczewem i Wejherowem. Miasta te są najbardziej charakterystyczne dla porównania.

Biorąc ceny w Gdyni za podstawę = 100. otrzymamy następujące zestawienie:

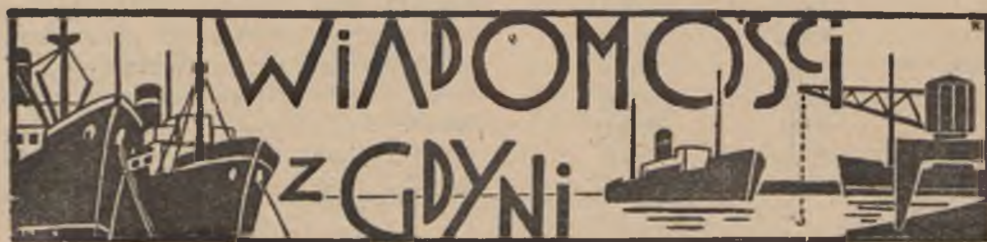
	Średnia roczna	1	9	3	5		
	od X 1934 do IX. 1935	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Gdynia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Warszawa	97,3	93,1	103,1	101,2	99,4	98,6	100,4
Poznań	93,3	90,1	93,7	94,5	97,3	98,3	96,4
Toruń	88,6	86,4	93,5	90,7	90,1	92,9	90,1
Katowice	99,5	94,2	103,0	101,9	104,6	103,8	103,4
Bydgoszcz	92,8	89,9	96,4	91,6	92,7	97,9	94,8
Grudziądz	87,4	84,2	90,8	88,7	86,7	90,8	88,3
Starogard	88,3	87,0	94,7	91,9	85,4	89,2	89,0
Tczew	92,9	90,8	98,2	97,5	90,0	90,5	91,1
Wejherowo	94,2	91,3	102,1	94,9	89,4	90,9	91,0

Z zestawienia tego jasno widzimy, że na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy Gdynia jest najdroższem miastem w Polsce. W stosunku do miast wymienionych różnice wynoszą do 12%. Większe jeszcze różnice spotkamy badając zjawisko w poszczególnych miesiącach. Rozpiętość cen między Gdynią a Toruniem np. w styczniu 1935 r. sięgała 16%.

W niektórych miesiącach zdarzają się wypadki, że ogólne ceny żywności w Warszawie i Katowicach są wyższe, aniżeli w Gdyni, w ogólnym jednak efekcie rocznym ceny gdyńskie znacznie górują nad cenami w innych miastach.

Zwracamy uwagę na to, że są to wskaźniki kosztów żywności. Wskaźnik kosztów utrzymania, w skład którego weszłoby tak drogie w Gdyni komorne, wypadłoby dla Gdyni znacznie bardziej niepomyślnie.

Bolesław Polkowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LISTOPADZIE BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu listopadzie br. *729.284,9 ton,* wobec 587.956,6 ton w mies. październiku br. oraz 685.348,9 ton w mies. listopadzie 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy jest zaledwie o 25.163.6 ton mniejszy od rekordowych obrotów w mies. sierpniu br. (754.448,5 ton).

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują wzrost 24,01%-owy w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem rb., 6,3%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1934 r. (685.348,9 ton) oraz nieznaczny 3,3%-owy spadek w porównaniu z rekordowemi obrotami zam. w mies. sierpniu br. (754.448,5 ton).

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zam. — 111.435,6 ton, oraz wywóz zam. — 617.849,3 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (111.436,5 ton) wykazuje poważny 47.7%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w miesiącu październiku rb. (75.309,3 ton), 19,4%-owy wzrost w stosunku do przywozu w mies. listopadzie 1934 r. (93.319,3 ton) oraz spadek 19,6%-owy w porównaniu z ostatnim rekordowym przywozem zamorskim w miesiącu marcu br. (138.588,6 ton).

Jest to jeden z poważniejszych przywozów roku bieżącego. — Wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. październikiem wywołały przedewszystkiem pozycje towarowe: owoców świeżych — 4.712 t. (1.128 t.), nasion oleistych — 6.240 t. (1.713 t.), żywicy — 1.391 t. (441 t.), śledzi solonych — 5.378 t. (2.441 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 25.588 t. (21.247 t.), fosforytów — 6.502 t. (brak w mies. październiku rb.), soli potasowej — 2.850 t. (100 t.), bawełny — 9.940 t. (6.238 t.), juty — 2.095 t. (824 t.), złomu żelaznego — 25.386 t. (18.865 t.), oraz ryżu sur. — 250 t. (89 t.), kakao — 1.132 t. (456 t.), tłuszczu tech. — 1.610 t. (1.443 t.), tytoniu — 617 t. (124 t.), siarki — 1.028 t. (765 t.), wełny — 1.125 t. (638 t.), kauczuku — 876 t. (542 t.), papieru — 1.651 t. (1.514 t.), celulozy — 600 t. (385 t.), miedzi — 859 t. (701 t.) i części wagonów i lokomotyw — 604 t. (315 t.) Analizując bliżej powyższe po-

zycje podkreślić należy poważny wzrost surowców hutniczych, mający swoje źródło w poprawie stanu zatrudnienia pieców hutniczych oraz pewien wzrost ładunków tranzytowych dla Czechosłowacji. Wzrost przywozu owoców świeżych związany jest z sezonem na owoce południowe, głównie pomarańcze i cytryny. Dobrze przedstawiają się połowy śledzi, których przywóz wzmaga się sezonowo w tym właśnie okresie. Trudno dziś orzec czy wzrost przywozu bawełny łączy się z przesunięciem ładunków przeznaczonych via Triest dla Czechosłowacji. Niewątpliwie wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym ma swoje źródło aczkolwiek b. nieznacznie w toczącej się wojnie włosko - abisyńskiej. — Inaczej nieco przedstawia się porównanie przywozu zamorskiego w miesiącu listopadzie 1934 r. w stosunku do miesiąca listopada rb. Spadek przywozu zamorskiego wywołały tu głównie pozycje: owoców świeżych — 2.559 t. (4.712 t.), śledzi sol. — 2.672 t. (5.378 t.). rud różnych — 5.599 t. (25.588 t.) i bawełny — 7.058 t. (9.940 t.) Wzrosły natomiast pozycje: pirytów — 15.138 t. (brak w m. listopadzie br.), soli potasowej — 4.205 t. (2.850 t.), skóry — 2.916 t. (1.826 t.) i miedzi — 945 t. (859 t.)

Szczegółową ilustrację przywozu zamorskiego w mies. listopadzie rb. da poniższe zestawienie:

Import (tony)

	listopad 1935	listopad 1934
Ryż surowy	250	117
owoce świeże	4.712	2.559
owoce suszone	742	1.594
konserwy owocowe	19	47
orzechy i migdały	278	214
kawa, kakao, herbata	1.257	732
korzenie	152	99
nasiona oleiste	6.240	5.565
nasiona różne	8	7
rośliny i materj. rośl.	27	55
żywica	1.391	703
śledzie świeże	361	1.236
śledzie solone	5.378	2.672
rudy różne i wypałki pirytowe	25.588	5.599
piryty	—	15.138
oleje	137	71
smoła i smary	12	3
asfalt	83	172
tłuszcze i oleje rośl.	242	330
tłuszcze zwierz. sur.	1.610	1.357
tran	876	73
napoje alkohol. i wina	72	47
tytoń	617	478
siarka	1.028	309
przetwory chemiczne	218	397
farby	20	37
garbniki	989	476
fosforyty	6.502	6.111
sól potasowa	2.850	4.205
skóry	1.826	2.916
wełna	1.125	1.042
odp. wełny	65	99
przędza wełniana	15	11
bawełna	9.940	7.058
odp. bawełny	69	57
przędza bawełny	109	40
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	67	68
juta	2.095	1.368
szmaty	606	492
kauczuk	876	385
wyroby gumowe	32	17
papier	1.651	586
papa, tektura	11	66
celuloza	600	427
metale różne	283	126
żelazo sur.	803	—
złom żelazny	25.386	24.598
miedź	859	945
cyna	46	36
cynk	102	3
wyroby żelazne i metal.	307	604
maszyny, apar. i części	261	173
części wagonów i lokomotyw	604	—
samochody i motocykle	44	20
różne	1.993	3.579
Razem	111.436	93.319

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (617.849,3 ton) wykazuje wzrost 20,5%-owy w porównaniu z ub. miesiącem październikiem rb. (512.647,2 ton), 4,3%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1934 r. (592.029,6 ton) oraz pewien nieznaczny spadek (8,2%) w porównaniu do rekordowego wywozu zamorskiego w miesiącu sierpniu rb. (673.344,5 ton). Analogicznie do przywozu wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym jest jednym z najpoważniejszych w roku bieżącym.

Wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym wywołany został jak i w poprzednich miesiącach grupą wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 485.295 t. (406.104 t.), oraz węgla bunkrowego — 44.344 ton (27.015 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: mąki pastewnej — 3.020 t. (2.449 t.), mąki — 128 t. (5 t.), owoców świeżych — 1.563 ton (619 t.), nasion i roślin — 679 t. (273 t.), masła — 983 t. (723 t.), cementu — 261 t. (130 t.), cukru — 12.700 t. (6.497 t.). makuchów — 5.222 t. (849 t.), karbidu — 275 t. (222 t.), bieli cynkowej — 269 t. (204 t.), nawozów azotowych (gł. siarczanu amonu) — 3.080 t. (brak w mies. październiku rb.), tkanin — 325 t. (369 t.), wyrobów z drzewa — 710 t. (388 t.), celulozy — 2.077 t. (1.273 t.), żelaza handlowego — 6.580 t. (4.249 t.), metali różnych — 288 t. (279 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 4.926 t. (2.170 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 3.480 t. (1.548 t.)

Wśród powyższych pozycyj podkreślić należy poważny sezonowy wzrost wywozu cukru z ostatniej jesiennej kampanji. W pozycji

nawozów azotowych zwraca uwagę poważny wzrost wywozu saletry. Saletra ta głównie kierowana jest do Finlandji.

Z bardziej wartościowych artykułów eksportu zamorskiego nadal rozwija się eksport produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza handlowego, rur żeliwnych i żelaznych, metali różnych oraz wyrobów żelaznych i metalowych ze szczególnem uwzględnieniem blachy żelaznej oraz naczyń emaljowanych. Artykuły te kierowane są nadal w przeważnej mierze do portów krajów pośredniczących głównie Hamburga. Poważne rezultaty daje eksport makuchów, przewyższając znacznie liczby miesięcy ubiegłych. Do pozycyj, które wykazały spadek przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. październikiem należą: bekony — 1.692 t. (1.749 t.), jaja — 1.685 t. (2.245 t.), koks — 7.920 t. (18.827 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 255 t. (359 t.), soda — 966 t. (1.705 t.), drzewo tarte — 11.055 t. (14.383 t.), dykty i forniery — 1.345 t. (1.644 t.), papier — 1.078 t. (1.104 t.), żelazo surowe — 500 t. (1.150 t.), cynk — 858 t. (1.628 t.), oraz blacha cynkowa — 256 t. (340 t.) Poważny spadek wywozu koksu tłumaczyć należy przedewszystkiem sytuacją wytworzoną w basenie śródziemnomorskim na skutek wojny włosko - abisyńskiej. Jeden z najpoważniejszych odbiorców koksu Włochy — zmuszone zostały obniżyć bardzo poważnie swój import, co w rezultacie dało bardzo poważny spadek wywozu koksu polskiego. Pewne zastrzeżenia budzić musi spadek wywozu drzewa tartego. Spadek wywozu blachy cynkowej oraz cynku ma charakter wybitnie konjunkturalny.

Porównanie eksportu miesiąca sprawozdawczego z tym samym miesiącem 1934 r. przynosi pewien nieznaczny wzrost, wywołany głównie pozycją węgla bunkrowego, drzewa tartego — 11.055 t. (8.422 t.), dykt i fornierów — 1.345 t. (598 t.), papieru — 1.078 t. (771 t.), celulozy — 2.077 t. (924 t.), oraz szeregiem artykułów hutniczych: żelaza handlowego — 6.580 t. (brak w listopadzie 1934 r.), rur żeliwnych i żelaznych — 3.480 t. (759 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 4.926 t. (2.411 t.)

Jest natomiast cały szereg artykułów, których eksport w porównaniu z listopadem 1934 r. poważnie obniżył się. Należą tu: żyto 586 t. w listopadzie 1934 r. (brak w listop. rb.). węgiel eksportowy — 494.733 t. (485.295 t.), koks — 15.356 t. (7.920 t.), cukier — 15.343 t. (12.700 t.), oraz bekony — 2.278 t. (1.692 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w listopadzie rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	listopad 1935	listopad 1934
Zboże (żyto)	—	586
strączkowe	79	30
mąka ryżowa	145	195
mąka pastewna	3.020	300
mąka	128	102
ryż	100	—
słód	1.563	631
owoce świeże	27	7
konserwy owocowe	—	7
nasiona i rośliny	679	420
szynki i inne pekl.	97	206
bekony	1.692	2.278
ptactwo bite	203	359
jaja	1.685	1.084
masło	983	49
cement	261	329
sól	208	20
węgiel eksportowy	485.295	494.733
węgiel bunkrowy	44.344	19.300
koks	7.920	15.356
oleje i parafiny	6	155
tłuszcze zwierz. sur.	255	13
przetwory mięsne	1.014	159
cukier	12.700	15.343
napoje alkohol. i wina	8	19
spirytus	—	5.585
makuchy	3.222	2.200
soda	966	831
salmiak	73	46
karbid	275	192
farby	15	7
biel cynkowa	269	118
sól potasowa	411	2.855
saletra	3.877	—
nawozy azotowe (siarczan amonu)	5.080	2.035
skóry	18	38
tkaniny	325	449
bawełna i odpadki	177	251
drzewo tarte	11.055	8.422
wyroby z drzewa	710	151
klepki	—	71
dykty i forniery	1.345	598
meble gięte	311	338
wyroby koszykarskie	41	23
papier	1.078	771
papa, tektura	150	191
celuloza	2.077	924
żelazo surowe	500	5
żelazo handlowe	6.580	—
metale różne	288	2.032
wyr. żelazne i metal.	4.926	2.411
szyny kolejowe	—	6.842
materjały nawierzchni kolej.	79	—
rury żeliwne i żel.	3.480	759
cynk	858	1.067
blacha cynkowa	256	356
różne	4.795	781
Razem	617.849	592.030

Reasumując dotychczasowe obroty portu gdyńskiego należy stwierdzić, iż w okresie 11 miesięcy (styczeń—listopad) 1935 r. i 1934 r. obroty zamorskie wykazują wzrost 4,8%, przyczem import zamorski wykazuje nieco większy wzrost niż eksport. Import zamorski bo-

wiem wzrósł 6,9%, eksport zamorski natomiast 4,4%.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje w miesiącu sprawozdawczym wzrost ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem br. Przyszło bowiem 463 statki (394) o pojemności 425.713 n. r. t. (366.778 n. r. t.), wyszło zaś 443 statki (406) o pojemności 429.873 n. r. t. (362.498 n. r. t.).

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w listopadzie br. wyniósł — 910.8 n. r. t. (930.9 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 68 (35).

Średni postój statku wyniósł 48.6 godzin (47.2 godzin).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — I-e miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Anglja — 4, Danja — 5, Norwegja — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Grecja — 8, Finlandja — 9, Włochy — 10, Holandja — 11 i t. d., wykazując pewne niekorzystne przesunięcie się Anglji z 3-go miejsca (w październiku) na 4-e obecnie. Z bander śródziemnomorskich Włochy i Grecja wykazują pewne korzystne przesunięcie. Włochy z 13-go na 10 miejsce obecnie, Grecja zaś z 9-go na 8-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 18 państw wobec 20 państw w październiku rb.

Szczegółowo ilustruje ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	53	63 189	51	60 526
W. M. Gdańsk	1	221	1	221
Anglja	25	44 716	24	46 699
Danja	70	40 803	63	40 146
Estonja	5	1 295	6	1 512
Finlandja	24	24 850	23	22 885
Francja	1	2 741	1	2 741
Grecja	9	23 548	10	26 237
Hiszpanja	1	2 807	1	2 807
Holandja	17	7 892	15	7 662
Łotwa	3	2 130	3	2 130
Niemcy	79	50 523	73	49 421
Norwegja	44	37 663	46	37 589
Rumunja	1	2 599	1	2 599
St. Zjedn. Am. P.	8	25 144	9	28 238
Szwecja	118	86 809	110	83 744
Włochy	3	7 731	5	13.664
Z. S. R. R.	1	1 052	1	1 052
Razem:	463	425 713	443	429 873

Ruch pasażerów utrzymuje się na poziomie miesięcy zimowych. Przyjechało pasażerów ogółem 441 osób (494) w tem: z Anglji — 37 osób, Belgji — 13, Danji — 10, Finlandji — 11, Francji — 3, Holandji — 13, Łotwy — 1, Niemiec 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 348, Szwecji — 3 oraz via W. M. Gdańsk 1 osoba. Wyjechało zaś ogółem 1011 osób (1001), w tem: do Anglji — 149 osób, Finlandji — 7, Francji — 531, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. A. P. — 320, Szwecji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Statki polskiej marynarki handlowej (bez uwzględnienia trampów S. A. Żegluga Polska, dla których dane podamy w następnym numerze) przewiozły w listopadzie br. ogółem 77.571 t. towarów, wobec 71.034 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku.

W powyższych liczbach nie uwzględnione są również przewozy na linji Konstanca — Palestyna, oraz przewozy pomiędzy Kopenhagą a Ameryką.

W powyższej liczbie przypadło na wywóz 60.241 ton (w listopadzie ub. roku 56.481,5 ton), na przywóz 16.953 ton (w XI. 1934 r.—10.913 t.) i na przewozy tranzytowe i międzyportowe 350 ton (w XI. 1934 r. — 3.634,5 t.)

W listopadzie w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku niezwykle silnie wzrosły przewozy towarowe Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego (Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.), znacznie wzrosły przewozy linij regularnych Żeglugi Polskiej S. A., lekko zwiększyły się przewozy Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, natomiast o blisko 7 tysięcy ton zmniejszyły się przewozy Polskarobu, co się tłumaczy mniejszą ilością dokonanych podróży statków tego towarzystwa (dłuższe podróże, oraz burzliwość tegorocznego listopada).

Na statkach S. A. Żeglugi Polskiej, na linjach regularnych przewieziono ogółem w listopadzie 29.665 ton towarów, wobec 18.596 ton w listopadzie ub. roku. Do istniejących linij przyłączyła się w tym miesiącu nowa linja — do Ameryki Południowej i nastąpił pierwszy odjazd na tej linji s/s „Wisła“ do Rio, Santos i Buenos Aires z ładunkiem żelaza, drzewa i towarów.

Na linjach regularnych S. A. Żegluga Polska wywieziono w miesiącu listopadzie 16.782 t. towarów (XI. 1934 r. — 9.630 t.), przywieziono 12.553 ton (XI. 1934 r. — 8.082 ton); towarów tranzytowych było 350 ton (w listopadzie ub. r. między portami obcemi i w tranzycie przewieziono 884 t. towarów). W listopadzie bież. roku występuje więc znaczniejsza przewaga ruchu eksportowego nad importowym na linjach Żeglugi Polskiej i zmniejszenie ładunków tranzytowych i między portami zagranicznemi.

Podział ładunków pomiędzy Gdynię i Gdańsk przedstawia się następująco: przez Gdynię 18.990 ton, w tem 9.609 ton eksportowych ładunków i 9.381 ton ładunków importowych, na Gdańsk przypadło 10.325 ton towarów, w tej liczbie 7.173 t. towarów eksportowych i 3.152 ton importowych. Obecnie w Gdy-

ni ruch wejściowy towarów na statkach tego przedsiębiorstwa równoważy się z wyjściowym, natomiast cała przewaga eksportu koncentruje się w Gdańsku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 7.243 ton towarów, oraz 30 koni, wobec 7.135 ton towarów w odpowiednim miesiącu ub. roku. Z ruchu tego przypada na wywóz 4.367 ton i 30 koni, (XI. 1934 r. 5.153 ton) i na przywóz 2.876 ton (XI. 1934 r. 2.032 ton), oraz na tranzyt 27 ton. Wywóz kierował się teraz więcej aniżeli w roku zeszłym na Gdynię: XI. 1935: wywóz z Gdyni 3.350 t. i 30 koni (XI. 1934: 2.932 t.), z Gdańska wywóz: 1.017 t. (XI. 1934 r. — 2.221 t.) Przywóz również w Gdyni wzrósł, a w Gdańsku spadł: przywieziono na Gdynię w listopadzie b. r.: 2.395 t., w ub. roku 2.032 t., na Gdańsk w b. r. 481 t., w ub. roku 844 t.

Według portów angielskich Londynu i Hull dystrybucja przedstawia się następująco: wywieziono do Londynu 2.264 t., w tem przez Gdynię 1.995 t. i przez Gdańsk 269 t., do Hull 2.103 t., w tem przez Gdynię 1.355 t. i przez Gdańsk 748 t. W przywozie: z Londynu 1.513 t. w tem do Gdyni 1.250 t. i do Gdańska 263 t., z Hull do Gdyni 1.145 t. i do Gdańska 481 t. W porównaniu z listopadem ub. roku import wogóle *znacznie wzrósł,* a przytem cała nadwyżka importu skierowała się na Gdynię.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały 2 przyjazdy i 2 odjazdy w podróży przez Atlantyk (m/s „Piłsudski") w listopadzie br., co było przedtem zupełnie niemożliwe, wobec znacznie mniejszej szybkości poprzednio kursujących okrętów: w listopadzie ub. roku był tylko jeden przyjazd i jeden odjazd. W związku z powyższem liczby przewiezionych pasażerów i ładunku wypadły wysoko: 3.847 ton towarów i 1.025 pasażerów wobec 1.806 t. towarów i 508 pasażerów w listopadzie ub. roku.

Statki Polskarobu w 14 podróżach (XI. 1934 — 16 podróży) przewiozły 36.789 ton węgla (XI. 1934 — 43.697 ton), różnica usprawiedliwia się nietylko tem, że podróży było mniej, lecz i tem. że jeden z przewozów zeszłorocznych (3.000,5 ton) był między portami zagranicznemi, czyli powrotny. Z wywiezionego węgla poszło do Szwecji 27.254 t. tj. do Norwegji 9.535 t. Odwiedzono porty: Limnhahmn (2 razy), Göteborg (2 razy), Gefle (2 razy), Norrköping, Oxelösund, Slite, Stockholm, Slemmestad, Oslo, Bergen.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LISTOPADZIE.

W miesiącu listopadzie urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 13025 min. 45 z zużyciem prądu 95210 kWh i przeładowały 211505 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 132,9%, w ubiegłym roku 97,0, przyrost wynosi zatem 35,9%.

DANE PORÓWNAWCZE O RUCHU BUDOWLANYM W GDYNI I W CAŁEJ POLSCE.

Budująca się Gdynia jest jedynem w Polsce miejscem, gdzie ruch budowlany rozwija się tak intensywnie.

Z ostatnio ogłoszonych zestawień Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że w okresie trzech kwartałów r. b. na terenie całej Polski rozpoczęto budynków mieszkalnych 4.874 o ogólnej kubaturze 4.302 tysięcy metrów sześciennych.

Z obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni wiemy, że w trzech kwartałach rozpoczęto w Gdyni 496 budynków o kubaturze ogólnej 595 tys. m³. Przeliczając to procentowo, otrzymamy, że liczba budynków rozpoczętych w Gdyni stanowi 10% ogólnej liczby budynków, rozpoczętych w całej Polsce, a kubatura budynków rozpoczętych w Gdyni stanowi 14% kubatury budynków, rozpoczętych w całej Polsce.

Jeżeli weźmiemy budynki zakończone, to na terenie Rzeczypospolitej w okresie trzech kwartałów rb. zakończono budynków 3.355 o łącznej kubaturze 2.677 tys. m³, gdy na terenie Gdyni w tymże okresie zakończono budynków 217 o kubaturze ogólnej 175 tys. m³.

W przeliczeniu procentowem stanowi to 6% w odniesieniu do liczby budynków i 7% w odniesieniu do kubatury ogólnej.

Liczby te świadczą jak wysoko poczetne miejsce zajmuje Gdynia w całej Polsce w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W LISTOPADZIE 1935 R.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta (jednak jeszcze bez nowoprzyłączonych dzielnic Orłowa Morskiego i Cisowej) przedstawiał się w listopadzie r. b. następująco:

Wydano zezwoleń na budowę 85, gdy w październiku r. b. wydano zezwoleń 102, a w listopadzie roku ubiegłego tylko 18.

Rozpoczęto budynków 57, gdy w październiku r. b. rozpoczęto budynków 73, a w listopadzie r. 1934 — 49.

Rozpoczęte budynki według liczby, kubatury i kosztów budowy przedstawiają się następująco:

	liczba	kubatura w m³	koszt bud. w 1000 zł
Budynki stałe	**19**	**45.895**	**1.270**
w tem mieszkalne:			
murowane . .	18	45.109	1.255
przemysłowe:			
murowane . .	1	786	15
Budynki prowizoryczne .	**38**	**6.672**	**90**
w tem mieszkalne:			
drewniane . .	37	6.392	87
przemysłowe:			
drewniane . .	1	280	3

Budynki rozpoczęte przysporzą Gdyni 183 mieszkania o 437 izbach mieszkalnych i 107 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budynków 105, gdy w październiku zakończono budynków 48, a w listopadzie 1934 roku 26.

Liczba, kubatura i wartość budynków zakończonych przedstawiają się następująco:

	liczba	kubatura w m³	koszt bud w 1000 zł
Budynki stałe	**25**	**17.966**	**392**
w tem mieszkalne:			
murowane . .	9	13.670	340
drewniane . .	13	3.369	39
przemysłowe:			
murowane . .	3	927	13
Budynki prowizoryczne .	**80**	**13.403**	**159**
w tem mieszkalne:			
drewniane . .	80	13.403	159

Zakończone budynki przysporzyły Gdyni 208 mieszkań o 464 izbach mieszkalnych i 43 izbach niemieszkalnych.

OBNIŻKA CEN PRĄDU ELEKTRYCZNEGO W GDYNI.

Pod przewodnictwem p. Komisarza Rządu, mgr. pr. Fr. Sokoła, odbyło się w dniu 13 grudnia br. posiedzenie Zarządu Miejskich Zakładów Elektrycznych w Gdyni, poświęcone zagadnieniu obniżenia obowiązujących dotychczas taryf za dostarczoną mieszkańcom obszaru uprawnienia M. Z. E. energję elektryczną.

Najwyższa stawka, jaką pobierano za 1 kilowatogodzinę wynosiła dotychczas 67 groszy. Stawkę tę obniżono na groszy 60. Odnosi się to tak do taryfy normalnej, jak też do taryfy blokowej.

Taryfa blokowa podległa również przeobrażeniu, gdyż obniżono wysokość I. bloku, tj. ilość kilowatogodzin, płaconych po cenie maksymalnej. Zupełnie nowem jest wprowadzenie kontyngentów dla mieszkań 1-izbowych do taryfy blokowej. Kontyngenty te zmniejszono do 30 kWh rocznie w bloku I. Dla wszystkich kategoryj mieszkań zmniejszono kontyngenty bloku I. w miesiącach zimowych.

Nowa struktura taryfy blokowej umożliwi osiągnięcie niskiej stawki 12 groszy za 1 kWh dla konsumentów, zużywających 80 kWh w III bloku.

Zupełną nowością w dotychczasowych taryfach M. Z. E. jest wprowadzenie taryfy blokowej dla handlu i przemysłu. Taryfa ta przewiduje w I bloku 60 gr za 1 kWh, zaś w II bloku — 30 gr za kWh, przyczem do I bloku zaliczy się 75% dotychczasowego zużycia.

Również opłata za oświetlenie reklam została zniżona z 40 na 30 gr za 1 kWh.

Ważnem jest obniżenie taryfy dla siły; najwyższa stawka wynosi 25 gr za 1 kWh. Stolarnie płacić będą 19 gr za kWh.

Nowe taryfy M. Z. E. obowiązywać będą z dniem 1 stycznia 1936 r.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu listopada wyraził się w liczbie 503.724 ton co stanowi spadek o 9.585 ton w porównaniu do miesiąca października, jak również spadek o 63.850 ton w stosunku do tegoż miesiąca roku poprzedniego.

Z ogólnego przeładunku na przywóz przypadło 99.327,3 ton (w listopadzie 1934 roku — 73.785 ton, w październiku b. r. 87.556 ton) zaś na wywóz 403.398 ton (w listopadzie 1934 roku — 477.832 ton, w październiku br. 425.754 ton). W tem kształtowaniu się liczb przeładunku ogólnego, które naogół, jako zwiastujące pewne skurczenie obrotu portowego, jaskrawo występuje dodatnia strona kształtowania się stosunku wywozu do przywozu. Gdy w Gdyni stosunek ten w miesiącu listopadzie wyrażał się liczbami: 6,5 do 1, to w Gdańsku ten stosunek wyraził się w liczbie 4,06 do 1-go, co niewątpliwie musiało pomyślnie wpłynąć na kształtowanie się frachtów morskich do portu gdańskiego.

Przechodząc do analizy główniejszych pozycyj przywozu odnotować wypada wzrost przywozu następujących towarów: (w nawiasach liczby dotyczące listopada 1934 r): rudy różne — 53.743 ton (30.293 ton) fosforyty 11.291 ton (6.485 ton), złom 877 ton (brak). Poważnie wzrósł dalej przywóz śledzi solonych — 6.396,5 ton (4.853 ton). Spadek w przywozie dotknął towarów następujących: nasiona — 924,2 ton (1.662 ton) kawy — 79.5 ton (287 ton), kakao — 102,8 ton (163 ton), tłuszcze zwierzęce 724 ton (1.018 ton), melasa 863 ton (3.310 ton), wełna — brak (25 ton) przędza wełniana 9 ton (48 ton), przędza bawełniana 52 ton (147 ton), szmaty 15 ton (226 ton) surowe żelazo 17 ton (71 ton), stal i żelazo 1.393 ton (2.376 ton).

Główne pozycje wywozu kształtowały się w sposób następujący; zwiększenie wykazały: pszenica 7.014 ton (brak) rośliny strączkowe 7.285 ton (1.519 ton); mąka 17.559 ton (3.738 ton); smary 1.088 ton (119 ton) makuchy 1.574 ton (1.255 ton). Spadek wykazały: żyto 7.271 ton (145.531 ton(!); jęczmień 24.634 ton (33.650 ton); bekony 92 to-

ny (116 ton); węgiel 225.417 ton (317.586 ton); smary do trybów 489 ton (592 ton); parafina 655 ton (1.641 ton); tarcica twarda 10.814 ton (12.794 ton); tarcica miękka 20.899 ton (38.683 ton) i cynk 196 ton (968 ton).

Wyniki przeładunku w porcie gdańskim za 11 miesięcy roku bieżącego wyrażają się w ogólnej liczbie 4.706.978 ton (w roku 1934 — 5.755.515 ton), czyli ogólny spadek wyraził się w liczbie 1.148.537 ton, przyczem liczba ta pokrywa się z nadwyżką spadkiem wywozu — głównie węgla — o 1.257.010 ton, gdy przywóz wzrósł o 108.473 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE.

Ruch statków w Gdańsku względem poprzedniego miesiąca pozostał bez znaczniejszej zmiany, natomiast względem listopada ub. roku zachodzi spadek ruchu na wejściu o 41.575 t. r. n. pojemności, co się tłumaczy całkowicie zmniejszeniem wywozu przez Gdańsk węgla. Na wejściu równocześnie ujawnił się wzrost odsetku statków zawijających do portu z ładunkiem.

Ogółem weszło do portu statków morskich 365 o ogólnej pojemności 258.598 t. r. n., w tem z ładunkiem 183 z 134.019 t. r. n., próżnych 173 z 118.549 i dla zaprowiantowania, bunkrowania, lub jako do portu ukrycia 9 z 6.030 t. r. n. Wyszło w miesiącu statków morskich 377 z 270.317 t. r. n., w tem z ładunkiem 341 z 237.255 t. r. n., próżnych 29 z 27.510 t. r. n. i jako z portu zaprowiantowania, bunkrowania lub ukrycia się 7 z 5.552 t. r. n. —

Według bander ruch przedstawiał się następująco: weszło do portu statków niemieckich 125 z 61.694 t. r.n., duńskich 61 z 47.043 t. r. n., szwedzkich 63 z 43.913 t. r. n., norweskich 35 z 24.946 t. r. n., polskich 27 z 19.243 t. r. n.. angielskich 16 z 16.524 t. r. n., fińskich 10 z 15.792 t. r. n., włoskich 2 z 6.773 t. r. n., amerykańskich 2 z 6.219 t. r. n., francuskich 3 z 5.4005 t. r. n., holenderskich 6 z 3.682 t.r.n., łotewskich 2 z 3.211 t. r. n., gdańskich 5 z 2.345 t. r. n., estońskich 6 z 1.549 t. r. n., panamskich z 249 t. r. n.

Wśród bander norweska utrzymuje się wysoko na czwartem miejscu, amerykańska i włoska bandera znów figurują w porcie dużemi statkami, również bandera fińska znacznie ożywiła swój udział w ruchu, natomiast znikły z ruchu statki greckie.

OBROTY RYBNE POLSKO-GDAŃSKIE W LISTOPADZIE.

Obroty rybne przewidziane umową polsko - gdańską wynosiły w listopadzie: Gdańsk wywiózł do Polski 188.348 kg ryb (z czego 23.213 świeżych a 165.135 wędzonych i przerobionych), podczas gdy zakupił w Polsce tylko 31.311 kg świeżych ryb. Wartościowo stosunek ten jest jeszcze bardziej korzystny dla Gdańska wywożącego ryby głównie w stanie przerobionym.

Tak więc umowa polsko- gdańska na odcinku rybnym jest bardzo niekorzystną dla Polski, nie mówiąc już o stratach jakie ponosi nasze rybołówstwo morskie w skutek nieobliczalnej polityki konkurencyjnej Gdańska, przekreślającej wszelkie nasze poczynania na tym odcinku.

Poszczególne pozycje obrotów przedstawiają się następująco w kilogramach. Wywóz Gdańska do Polski: ryby świeże. łososie: 6.758, leszcze: 16.276, dorsze 164, inne 15. Ryby wędzone: łososie: 650, szproty: 149.358, węgorze: 362, certy 1.430, płastugi 295, dorsze: 355, śledziki: 49, śledziki marynowane: 28, szproty: marynowane: 5, węgorze w galarecie: 7, minogi przyprawione: 12.576, konserwy różne 20. Z Polski zaś wysłano do Gdańska: ryby świeże: węgorze: 1.784, płastugi: 1.103, śledziki: 1.110, szproty: 4.760, karpie: 7.150, liny 7.179, inne 25, dorsze 8.100, płastugi 100 (ostatnie dwie pozycje: ruch drobny).

RADA INTERESANTÓW PORTU GDAŃSKIEGO.

Niedawno na terenie Gdańska powstała portowa organizacja społeczna polska, mająca za zadanie reprezentowanie interesów polskich firm pracujących na terenie portu gdańskiego.

Ostatnio ukształtowany zarząd tej organizacji przedstawia się jak następuje: Prezes — Dr Goldman, dyrektor gdańskiej ekspozytury Centrali Rolników w Poznaniu, wiceprezes p. Blitek, dyrektor Państwowych Zakładów Naftowych, skarbnik p. Klacek, dyrektor Lloydu Bydgoskiego oraz p. T. Wejchert, Dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdańsku.

PROTOKÓŁ POLSKO - GDAŃSKI.

Protokół w sprawie przeprowadzenia umowy polsko-niemieckiej, który wszedł w życie 20. XI. 35 i pozostaje w mocy przez czas trwania umowy z Niemcami, przewiduje utworzenie przy Banku W. M. Gdańska Urzędu rozrachunkowego, który jedynie będzie uprawniony do wydawania zaświadczeń rozrachunkowych na przywóz dokonywany z Niemiec przez firmy gdańskie i na wywóz tylko w ramach udziału W. M. Gdańska w polskim planie wywozowym. Bezpośredni rozrachunek Urzędu tego z Niem. Kasą Rozrachunkową jest niemożliwy. Rozporządzanie kontem rozrachunkowem w Niem. Kasie przysługuje wyłącznie Pol. Tow. Handlu Kompensacyjnego. W Banku W. M. Gdańska Towarzystwo to posiada swoje konto w złotych. Opłaty pobierane przez Urząd gdański są takie same, jak w Polsce.

Wiadomości Morskie

NOWA LINJA GDYNIA — ZACHODNIA SZWECJA.

Żegluga Polska, S. A. uruchamia z początkiem stycznia nowe połączenie linjowe pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a portami szwedzkiemi Göteborg i Malmö, z zawijaniem w razie wystarczającej podaży ładunku, również do innych portów zachodnio-szwedzkich, jak Halmstad, Helsingborg, Landskrona. Nowa linja będzie dwutygodniowa: pierwsze odjazdy z Gdyni nastąpią 4-go i 18 stycznia. Statek na nową linję definitywnie jeszcze nie jest wyznaczony, lecz będzie nim jeden z mniejszych statków towarzystwa, wzgl. zafrachtowany statek szwedzki o nośności 400—500 ton DW. Nowa linja będzie służyć nietylko dla wymiany towarów między Polską a zachodnią Szwecją i Skanią, lecz również jako linja dowozowa od i do portu szwedzkiego Göteborga, który jest ważnym punktem wyjściowym i węzłowym szwedzkiej żeglugi zagranicznej. Powstaje więc jeszcze jedno stałe połączenie między głównemi portowemi ośrodkami Szwecji i Polski dla handlu zagranicznego i równocześnie Żegluga Polska uzupełnia ważną lukę w rozbudowywanej systematycznej sieci własnych linij dowozowych do ważniejszych portów północnej Europy.

Agentem nowej linji w Gdyni jest firma maklerska Polska Agencja Morska (PAM.).

PROCES „L'ATLANTIQUE" DEFINITYWNIE ZAKOŃCZONY.

Chambre des Requetes wyższego sądu kasacyjnego zatwierdziła decyzję sądu apelacyjnego, który w swoim czasie zatwierdzał uchwałę pierwszej instancji, — sądu handlowego dep. Sekwany, zasądzającą na korzyść armatorów „L'Atlantique" doszczętnie zniszczonego przez ogień, kwotę 170 milj. franków wraz z 15 milj. fr. odsetków od czasu pierwszej decyzji i ze wszystkiemi kosztami procesu.

Towarzystwo Sud-Atlantique, mając zapewnienie zwrotu tej kwoty od asekuratorów, w porozumieniu z ministerstwem marynarki handlowej. oddaje zamówienie na statek zastępczy stoczni Penhoeta w St. Nazaire. Koszt budowy nowego statku wyniesie 300 milj. franków.

WSKAŹNIK NOWOŚCI I SZYBKOŚCI STATKÓW UPADŁ Z R. 1934 NA 1935.

Według ścisłych obliczeń profesora Svena Helandera, ogłoszonych w niemieckiej prasie fachowej tonaż światowy zmniejszył się lekko w r. 1935 wobec 1934 roku z 65.577.000 ton do 64.866.000 ton, jednakże tonaż większych, szybkich i nowych statków zmniejszył się znacznie więcej, wobec czego flota światowa i osłabła i postarzała w tym czasie znacznie więcej, mając przeciętny tonaż w r. 1935 mniej szybki, mniejszy i mniej nowy. Tonaż światowy zmniejszył się o 1,7%, tonaż statków bez uwzględnienia powolnych od 5 do 15 tys. ton brutto pojemności zmniejszył się nawet od 14,8 do 20,7%. Tonaż niemiecki w tym czasie również lekko się zmniejszył, jednakże grupy większych statków postarzały się w nim i zmniejszyły szybkość nieznacznie. Pod względem nowości tonażu Niemcy stoją dziś na drugiem miejscu, po Holandji, mając około 40% tonażu w nowych i szybkich jednostkach.

SPECJALNY TYP STATKU DLA PRZEWOZU SAMOCHODÓW.

Na linji Ostende-Dover odczuwa się w sezonie letnim brak miejsca na zwykłych statkach przewozowych dla samochodów osób podróżujących. Wobec tego państwowa administracja belgijskich trajektów Ostende-Dover zamówiła na stoczni Johna Cockerilla w Hoboken pod Antwerpją budowę specjalnego statku do przewozu przez kanał samochodów w stanie nieokratowanym. Statek będzie wykończony na sezon 1937 roku i kosztować będzie 10 milj. franków. Dla porównania: prom motorowy Prince Baudouin i jego para, budująca się obecnie na tejże stoczni kosztują po 38 milj. franków.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LISTOPADZIE BR.

W ciągu listopada zawinęło do portu w Rotterdamie 1.138 statków o łącznej pojemności 1.867.917 t. r. n., w ciągu tego samego miesiąca roku poprzedniego zawinęło statków 1.127 o łącznej pojemności 1.671.022 t. r. n. Ruch statków w porcie w ciągu jedenastu miesięcy roku bieżącego przedstawiał się jak następuje: zawinęło statków 11.644 o pojemności 19.018.552 t. r. n., w tym samym okresie 11 miesięcy roku zeszłego zawinęło statków 12.194 o łącznej pojemności 19.278.085 t. r. n. Z liczb powyższych widzimy, że aczkolwiek dane dotyczące ruchu statków w listopadzie br. wykazują pewne polepszenie w porównaniu do tego miesiąca roku ubiegłego, tem niemniej ogólny ruch statków za 11 miesięcy br. przedstawia się mniej pomyślnie, niż ruch w tym samym okresie roku ubiegłego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE PODAŃ O POZWOLENIE NA PRZYWÓZ POMARAŃCZ.

Do Ministerstwa Przemysłu i Handlu wpływają podania instytucyj i organizacyj społecznych między innemi związanych z przysposobieniem wojskowem lub z innemi instytucjami humanitarnemi o udzielenie pozwoleń na przywóz pomarańcz.

Ponieważ wspomniane instytucje i organizacje nie mają nic wspólnego z handlem pomarańczami, uzyskane pozwolenia mogłyby jedynie sprzedać bądź pośrednikom, bądź też firmom, zajmującym się handlem pomarańczami, osiągając przy tem część ich zarobku na swoje cele społeczne.

W dalszej więc konsekwencji tego rodzaju postępowanie byłoby równoznaczne z popieraniem handlu pozwoleniami przywozu wydawanemi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, co uznać należy za rzecz niedopuszczalną.

Wobec tego Ministerstwo Przemysłu i Handlu zaznacza, że podobnie jak w roku ubiegłym pozwolenia przywozu, udzielane będą tylko firmom, zajmującym się dotychczas handlem pomarańczami i posiadającym świadectwa przemysłowe na prowadzenie przedsiębiorstwa handlowego. Nadmienia się, że podziałem kontyngentów pomarańcz zajmuje się Centralna Komisja Przywozowa, w której skład wchodzą przedstawiciele izb przemysłowo - handlowych, rzemieślniczych, organizacyj rolniczych, spółdzielni spożywców oraz wolnych zrzeszeń kupców i przemysłowców.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU TOWARÓW POLSKICH DO BRAZYLJI.

W ciągu I półrocza r. b. przywóz brazylijski do Polski wyniósł 7.995 tys. zł, a wywóz z Polski do Brazylji 2.052 tys. złotych. Główne pozycje tego przywozu z Brazylji stanowią skóry, wynoszące 41%, oraz kawa wynosząca 40% ogólnego przywozu. Pozostałe artykuły, jak bawełna, kakao, tłuszcze techniczne, kauczuk, oraz rośliny lekarskie, stanowią razem niespełna 19% ogólnego przywozu do Polski z Brazylji.

Wywóz z Polski w przeciwstawieniu do przywozu, wykazuje w 1-szem półroczu b. r. znaczną obniżkę, wynoszącą 48,4% wartości półrocznego przywozu w r. 1934. W związku z powyższym stanem rzeczy, ujemne saldo handlowe dla Polski wzrasta w 1-em półroczu b. r. prawie o 100%, przewyższając saldo za cały r. 1934. Obniżka ta nastąpiła wskutek zmniejszonych dostaw 3-ch zasadniczych artykułów wywozu polskiego do Brazylji, jak żelazne wyroby hutnicze, biel cynkowa oraz przędza wełniana. W 1-em półroczu b. r. wywieziono wyrobów hutniczych 52,2%, bieli cynkowej 29%, a przędzy wełnianej 35,2% wartości półrocznego wywozu za r. 1934. Znaczną obniżkę naszego wywozu w 1-szem półroczu b. r., należy tłumaczyć niekonkurencyjnością cen bieli cynkowej, wskutek dewaluacji waluty belgijskiej i związanej z tem podaży tańszej bieli cynkowej z tego kraju, jak również mniej korzystną kalkulacją cen za naszą przędzę wełnianą, wzgl. korzystniejszemi warunkami kredytowemi, udzielanemi przez konkurencję przy sprzedaży tego artykułu. Występuje ponadto w znacznym stopniu brak należytego zainteresowania się naszych eksporterów rynkiem brazylijskim, wskutek niedostatecznej znajomości obowiązujących obecnie przepisów dewizowych, umożliwiających otrzymanie zapłaty bez większych trudności. Obniżka wywozu wyrobów hutniczych nastąpiła wskutek mniejszego zapotrzebowania Brazylji na szyny w b. r. Wywóz w tym zakresie w r. b. osiągnie zaledwie około 60% wartości szyn i rur, wywiezionych do Brazylji w r. ub. Ogólnie biorąc, opracowywanie rynku brazylijskiego przez eksporterów polskich nie jest dostateczne. Obecna polityka dewizowa Brazylji (zniesienie ograniczeń od 12. II. 1935 r.) nie stwarza utrudnień w zakresie płatności. Natomiast warunki stawiane zwykle przez eksporterów polskich (akredytywy na jeden z banków polskich lub europejskich) nie mogą być przyjęte przez importerów brazylijskich, którzy nawet formę zapłaty za dokumentami przyjmują dosyć rzadko, ze względu na to, że konkurencja zagraniczna udziela zazwyczaj kredytu od 45 do 90 dni.

Ważną kwestją jest terminowe dostarczanie dokumentów celnych, które winny być w myśl przepisów brazylijskich przedstawiane niezwłocznie po przybyciu towarów i muszą ściśle odpowiadać przesyłce. Drobne nawet odchylenia powodują nakładanie dodatkowych opłat, często b. wysokich. Opóźnienie w przesyłce dokumentów powoduje konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów składowego i przenoszenia do urzędów celnych.

Znaczna pojemność rynku brazylijskiego jest czynnikiem, który winien skłaniać eksporterów polskich, ułatwiając zawieranie konwania go.

Na terenie Brazylji działa uruchomiona od półtora roku w Rio de Janerio Izba Handlowa Polsko - Brazylijska, która w wielu wypadkach może być bardzo użyteczną dla eksporterów polskich, ułatwiając zawieranie kontaktów handlowych i tranzakcyj oraz dostarczając informacyj o zwyczajach miejscowych i możliwościach odbiorczych rynku brazylijskiego.

NOWY SYSTEM IMPORTOWY WE WŁOSZECH.

W Gazzetta Ufficiale z dnia 11 listopada 1935 r. ogłoszony został dekret król. z daty 3 b. m. Nr. 1891, wprowadzający modyfikację dotychczasowego regimu importowego.

W myśl dekretu zniesiony zostaje dotychczasowy podział na cztery kategorje towarów wymienionych w tabeli A. (obejmującej towary sprowadzane na podstawie licencji Ministra finansów), B. (sprowadzane na podstawie kwitów celnych), C. (dopuszczone do importu przez urzędy celne bez licencyj i kwitów celnych) i D. (obejmujące towary nieobjęte żadnemi ograniczeniami), zaś w miejsce tych

nastąpił podział na towary importowane według następujących kryterjów:

import towarów wymienionych w tabeli A. dokonywany być może jedynie za zezwoleniem Ministra finansów na wniosek Nadintendenta wymiany walutowej;

import towarów wymienionych w tabeli B. (monety miedziane i ze stopów miedzi, rękopisy, monety złote, monety srebrne) nie podlega żadnym ograniczeniom.

Utrzymane zostają w mocy zarządzenia odnośnie importu towarów powierzonych kompetencji Monopolu utworzonego dekretem z 28 lipca 1935 (węgiel, koks, miedź, cyna, nikiel). Jednak wysokość importu towarów monopolowych wyznaczana będzie co pewien czas przez Nadintendenta wymiany walutowej wspólnie z Komisarjatem dla produkcji sprzętu wojennego oraz Ministerstwem korporacyj i komunikacji.

Komisja techniczna dla importu wełny, kawy i nasion oleistych uzależniona zostaje od Nadintendenta wymiany walutowej.

Również kontyngenty importowe, poddane administracji Komisji dla importu olejów mineralnych i karburantów, Komitetowi dla przemysłu syntetycznych barwników organicznych, Inspektoratowi generalnemu dla telegrafji i radjotelegrafji, oraz włoskiemu Instytutowi bawełnianemu, ustalane być mają co pewien czas przez Nadintendenta wymiany walutowej w porozumieniu z Komisarjatem dla produkcji sprzętu wojennego oraz Ministerstwom korporacyj i komunikacji.

Natomiast import wszystkich innych towarów, nieobjętych przepisami niniejszego dekretu odbywać się może na podstawie kwitów celnych importowych („boletta doganale") z odnośnego okresu roku poprzedniego w granicach procentowych, które zostaną dopiero ustalone. Jednak i ten import, ze względu „na szczególne rozważanie konieczności zaprowiantowania kraju oraz zależnie od stopnia dysponowania środkami płatniczemi pochodzącemi z eksportu włoskiego" uzależniony zostaje od decyzji ministra finansów na wniosek Nadintendenta wymiany walutowej i w porozumieniu z Ministrem korporacyj.

Końcowy artykuł dekretu upoważnia Ministra finansów do wydania zezwolenia na import tych towarów, które z dniem wejścia w życie dekretu zostały wysłane lub znajdują się w drodze z kraju pochodzenia bezpośrednio do Włoch pod warunkiem jednak, że towary te zostaną zgłoszone do oclenia w następujących terminach:

towary pochodzenia europejskiego i nieeuropejskiego z Basenu śródziemnomorskiego w ciągu dni dziesięciu od daty wejścia w życie niniejszego dekretu;

towary pochodzące z krajów afrykańskich i azjatyckich jak również z Ameryki północnej — w ciągu miesiąca od daty wejścia w życie niniejszego dekretu;

towary z innych krajów — do dn. 31 grudnia włącznie.

Dekret wszedł w życie siódmego dnia po ogłoszeniu w Gazzetta Ufficiale tj. 18 listopada 1935.

Według wyjaśnień udzielonych przez Konfederację faszystowską handlowców, istotą nowych tych zarządzeń, które wejdą w życie 18 listopada, jest zastosowanie odwetu w stosunku do towarów pochodzących przedewszystkiem z tych państw, które w wykonaniu uchwał genewskich wstrzymają import towarów włoskich do siebie. Stąd też import towarów, które dotychczas były sprowadzane na podstawie kwitów celnych bez żadnych trudności, z chwilą wejścia w życie dekretu zostanie uzależniony od decyzji Ministra finansów. Ustalone granice procentowe dla wykorzystania kwitów celnych również przyznane poszczególnym państwom na mocy układów zostaną utrzymane tylko w stosunku do tych państw, które nie przyłączyły się do sankcyj. Natomiast jeśli chodzi o państwa stosujące sankcje, procentowa wartość kwitów celnych dla tych państw ulegnie wydatnej redukcji względnie kwity celne zostaną całkowicie zniesione, a więc stworzony zostanie całkowity zakaz importu.

KONTROLA MASŁA WYWOŻONEGO NA RYNEK NIEMIECKI.

W związku z rozpoczęciem eksportu masła do Niemiec, wykonywana dotychczas nadkontrola masła wywożonego na rynek angielski zostanie rozciągnięta również na transporty masła skierowywane na rynek niemiecki.

W celu umożliwienia dokonywania nadkontroli, której przeprowadzanie w punktach granicznych nasunęłoby trudności techniczne, nadkontrola masła eksportowego, skierowanego na rynek niemiecki, będzie się odbywała w siedzibach zakładów badania masła eksportowego w następujących dniach tygodnia:

Poniedziałki — Poznań, środy — Bydgoszcz, Grudziądz, czwartki — Poznań, piątki — Grudziądz, soboty — Warszawa. Dla transportów wysyłanych ze Lwowa i Krakowa, wobec ew. nieznacznych rozmiarów eksportu, nadkontrola będzie się odbywała w Krakowie — w środy i we Lwowie — w czwartki, za uprzedniem zawiadomieniem Instytutu Przemysłu Fermentacyjnego (telefonicznie) o wysyłce transportów w danym tygodniu.

Eksporterzy winni dostosować się w planowaniu wysyłek masła na rynek niemiecki do wyżej wyszczególnionych terminów, tak, aby w dniu nadkontroli masło było już zbadane przez odnośny zakład badania masła eksportowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LISTOPADA 1935 R.

BELGJA. Z dn. 7. 11. 35 zabroniony został wywóz i tranzyt broni, amunicji i różnych artykułów wojennych.

Dekret z dn. 13. 11. 35 zawiesza stosowanie do 31. 12. 1935 stawek celnych na mięso z poz. 2b) p. 3 i 4, 2c) p. 3 i 4, wędliny poz. 210. mięso inne — poz. 12a 2 i b, konserwy mięsne — poz. 213 i 214.

Min. Rolnictwa ogłasza o wydawaniu pozwoleń na masło tym wszystkim osobom, które złożą podanie na piśmie i umotywują potrzebę importu. Taksa licencyjna wynosi 4,50 fr. b. od 1 kg.

Rozporządzenie ogłoszone 17 listopada wprowadza obowiązek znakowania artykułów szklanych z poz. 845, 846 i 862, przedmiotów gospodarskich z poz. 954 i 1018 przedmiotów do dekoracji z poz. 955, noży kuchennych i innych z poz. 1006 i 1007, oraz guzików z poz. 1191b. Obowiązek znakowania wejdzie w życie 17 stycznia 1936 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — CYPR. Rozporządzenie z 6 listopada zezwala na bezcłowy wwóz preparatu „Plasmoquine".

BUŁGARJA. W dn. 16. 11. 35 ogłoszone zostały zarządzenia w sprawie stosowania od dn. 18. 11. 35 sankcyj wobec Włoch.

Według obwieszczeń Dyrekcji Ceł został zniesiony wolny wwóz koksu odlewniczego, a jednocześnie wprowadzony bezcłowy wwóz na niektóre artykuły chemiczne używane do wyrobu konserw i farbowania tkanin.

13 listopada br. ogłoszone zostały nowe przepisy o obowiązku znakowania materjałów włókienniczych.

Dyrekcja Ceł informuje, że wszelkie maszyny i materjały przeznaczone dla budowy wielkiego przewodu wodociągowego Batowa — Warna są wolne od cła. —

CZECHOSŁOWACJA. Równowartość towarów przywiezionych z Włoch do 17. 11. 35 wnoszona jest — jak uprzednio — na włoskie „konto zbiorowe" w Banku Czechosłowackim. Jeżeli za towary wywiezione do Włoch przed 17. 11. 35 Włoski Instytut Dewizowy udzieli pokrycia, odpowiednie sumy z „konta zbiorowego" zostaną zwolnione na rzecz wierzycieli czechosłowackich. Nowy wywóz do Włoch odbywać się może tylko wtedy, jeżeli eksporter uzyska należność w dewizach bądź koronach czeskich. Na przeciąg trwania sankcyj obrót rozrachunkowy jest zawieszony

DANJA. Zastosowanie sankcyj wobec Włoch ogłoszone zostało dn. 15. 11. 35 z mocą obowiązującą od 18. 11. 35.

Utworzenie rady międzyministerjalnej do spraw polityki handlowej ma być w myśl komunikatów prasowych zrealizowane w najbliższym czasie.

ESTONJA. Specjalna Komisja obraduje nad sprawą ujednostajnienia taryf celnych Estonji, Łotwy i Litwy.

Dekret w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch ukazał się dn. 16. 11. 35; zabronił przywozu z dn. 18. 11. 35 towarów włoskich i z posiadłości włoskich.

FINLANDJA. W drodze zarządzenia ministerjalnego z dn. 18. 11. 35 wprowadzone zostały zakazy przywozu i wywozu do Włoch.

FRANCJA. W dn. 17 11. 35 ukazał się dekret o zakazie przywozu towarów włoskich i z posiadłości włoskich. Wyłączone są z zakazu towary zapłacone w całości do dn. 19. 11. 35.

Dekrety ogłoszone 17 listopada wprowadzają zmianę cła na pstrągi i inne ryby łososiowate, paszę, dziczyznę, oleje i tłuszcze oraz na instrumenty rysunkowe i ich części.

Dekret ogłoszony 15 listopada ustala wysokość bezcłowego kontyngentu dla lnu wwożonego dla celów siewnych.

W myśl zarządzenia Generalnej Dyrekcji Ceł ogłoszonego 8 listopada br. opłaty kontyngentowe nie wliczają się do wartości towaru służącej za podstawę obliczenia podatku obrotowego.

Dekret ogłoszony 15 listopada br. wprowadza zmianę stawek celnych na kawę i zapałki.

„Journal Officiel" z dn. 15 listopada br. ogłasza obwieszczenie o wyjątkowem zezwoleniu przywozu drzewek wigilijnych w okresie od 1 do 25 grudnia br.

Dekretem ogłoszonym 16 listopada uległa zmianie poz. taryfa Nr. 172 dotycząca lemoniad i napojów zawierających kwas węglowy.

Zarządzenie z 6 października znosi cło na siemię rycynowe pochodzące z Syrji—Libanu.

Dekrety ogłoszone 16 listopada wprowadzają zmianę stawek celnych dotyczącą aksamitu litoponu, zieleni (farby), chromianu ołowiu, chromianu cynku, siarczanu cynku, siarczku cynku, odpadków tytoniu, kondensatorów i ich części, wosku ziemnego oraz węgla elektrotechnicznego.

Obwieszczenia ogłoszone 20 i 21 listopada informują o tymczasowem zniesieniu ograniczeń kontyngentowych na szaty mszalne; przybranie kapłańskie oraz na instrumenty rysunkowe.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — INDOCHINY. „Le Journal Officiel" z 14 listopada zawiera obwieszczenie Ministerstwa Kolonij o częściowem wprowadzeniu w życie zmiany cła na substancje oleiste, tłuszcze etc. w Indochinach.

MARTYNIKA. Rozporządzenie z 9 listopada br. wprowadza zmiany w zakresie podatku wwozowego pobieranego od drzewa.

HISZPANJA. Hiszpańska Centrala Dewiz otrzymała ostatnio uprawnienie do wystawiania importerom hiszpańskim, którzy na zapłatę przywiezionych towarów dotąd przydziału dewiz nie otrzymali, zaświadczeń o dokonaniu przez nich wpłaty równowartości w walucie hiszpańskiej do Centrali. Stosownie do położenia i zapasu dewiz znajdującego się w dyspozycji Centrali Dewiz będą przesyłane odpowiednie sumy zagranicę za zwrotem zaświadczenia, znajdującego się w posiadaniu importera. Nowe przepisy zmierzają do tego, by zagraniczni wierzyciele mogli na podstawie urzędowych hiszpańskich zaświadczeń otrzymywać od banków swych krajów zaliczki na poczet należności.

HOLANDJA. Dekrety w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch zostały ogłoszone w dn. 14. 11. 35. Zawierają one zakaz udzielania Włochom pożyczek, a następnie zakaz przywozu towarów z Włoch oraz wywozu w tym samym zakresie, co przepisy polskie.

Z dniem 5 bm. przedłużony został kontyngent na wwóz do Holandji rur spawanych (z widocznym lub niewidocznym szwem) o przekroju zewnętrznym do 60 mm. włącznie. Okres skontyngentowania 1. 11. 1935 — 1. 11. 1936. Okres bazowy: 1. 1. 1935 — 1. 7. 1935. Przydział ustawowy kontyngentu wynosi 50 proc. przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym. Pozwolenia wwozu są narazie ważne do 1. 1. 1936 r.

Zarządzenia z dnia 2 bm. tut. Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi skontyngentowany został wwóz rur kanalizacyjnych (ceramika) oraz części tychże. Okres skontyngentowania — 1. 11. 35 — 1. II. 36 (trzy miesiące). Okres bazowy — 1933—1934. Przydział ustawowy kontyngetnu wynosi 50 proc. przeciętnego wagowego importu trzymiesięcznego w latach bazowych.

Postanowieniem królewskiem ogłoszonem 18 listopada br. zostały wprowadzone ograniczenia kontyngentowe na przywóz szmat do czyszczenia (Scheuerlappen).

Dziennik urzędowy z 11 listopada zawiera rozporządzenie o zmianie ograniczeń kontyngentowych na przywóz przędzy ze sztucznego jedwabiu.

INDOCHINY. Wszedł w życie dekret francuski z 6 kwietnia br. o obowiązku znakowania krajem pochodzenia aparatów elektrycznych o wadze niżej 3 kg.

Weszły w życie następujące dekrety i ustawy francuskie o zmianie stawek celnych:
- dekret z 6 listopada 1934 r. dotyczący tłuszczowin (Schweissfette);
- dekret z 15 listopada 1934 dotyczący palenisk etc.;
- dekret z 19 listopada 1934 dotyczący win, moszczu etc.;
- dekret z 10 maja 1935 dotyczący piór wiecznych itp. oraz ustawa z 9 kwietnia 1935 dotycząca wyrobów szczotkarskich (ze zmianami).

IRLANDJA. Od 16 listopada br. wwóz sera uległ ograniczeniom kontyngentowym. Jednocześnie cło na ser zostało obniżone.

9 listopada weszły w życie nowe stawki celne na następujące artykuły: śruby, gwoździe, nity, klamry, pastylki kształtu romboidalnego (lecznicze lub nie), przędzę wełnianą oraz na dziane tkaniny jedwabne.

JUGOSŁAWJA. Z dn. 11. 11. 35 cło na nasiona buraków cukrowych (poz. 33 p. 3) wynosi: cło maksymalne (z państw beztraktatowych) — 40 din. zł od 100 kg, cło minimalne (dla państw traktatowych) — 30 din. zł. od 100 kg; 1 dinar złoty = 11 din pap. Dotychczas import nasion buraków cukrowych był wolny od cła.

Dekret w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch ustala jako wyjątki dopuszczone do przywozu: złoto i srebro oraz wydawnictwa, jak również towary zapłacone do dn. 19. 10. 35.

LUKSEMBURG. 25 października br. został cofnięty obowiązek uzyskiwania specjalnej licencji dla przywozu i tranzytu towarów pochodzenia sowieckiego.

ŁOTWA. Firmy importujące, które sprowadzają towary z zagranicy na podstawie równoczesnego wywozu mogą w myśl nowych przepisów uzyskiwać dewizy przed nadejściem towaru bądź wcześniej, niż przewiduje termin zapłaty.

NIEMCY. W dn. 12 listopada rząd niemiecki opublikował listę surowców i półfabrykatów, które nie mogą być wywożone, jak tylko za specjalnem pozwoleniem. Na liście tej znajdują się tłuszcze, oleje, surowce dla przemysłu metalowego i włókienniczego, kauczuk, cyna, skóry itp. Węgiel i miedź nie znajduje się na liście, gdyż w Niemczech istnieje już kontrola nad wywozem tych artykułów.

18 listopada została ogłoszona lista broni i materjałów wojennych, których przywóz lub wywóz został uzależniony od zezwolenia specjalnego komisarza.

PARAGWAJ. Od 29 października należność celna winna być opłacana w 30 proc. w złotych peso lub ich równowartości, reszta zaś może być uiszczona w pieniądzu krajowym. Powyższe nie dotyczy cła od nafty, które w całości winno być uregulowane w złocie lub zagranicznej walucie.

RUMUNJA. Plany zmiany systemu importowego i dewizowego, stanowiące przedmiot rozważań rady gospodarczej, skrystalizowały się na posiedzeniu w dn. 23. 11. 35. Zgodnie z komunikatem oficjalnym planowane jest stopniowe przejście do złagodzenia obecnej formy przepisów dewizowych. Stworzony ma być specjalny urząd dewizowy, do którego wejdą banki uprawnione do handlu dewizami. Kształtowanie się kursu waluty rumuńskiej ma być wolne i zależeć od istniejącego popytu i podaży.

Od 15 listopada br. weszły w życie zmienione opłaty kontyngentowe i celne pobierane przy wwozie rur żelaznych.

Komisja celna wydała decyzję o taryfikacji maszyn i motorów rolniczych.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał decyzję dotyczącą taryfikacji rozpylaczów do proszku kąpielowego, naszyjników, kratek drewnianych służących za podstawki do choinek, oraz zadrukowanych arkuszy itp.

SYRJA — LIBAN. Rozporządzenie z 31 października br. wprowadza zniżkę cła na obuwie.

SZWAJCARJA. W dn. 18. 11. 35 ogłoszony został dekret o przymusowym clearingu z Włochami. Dekret rozciąga się na podstawie unji celnej Szwajcarji z W. ks. Lichtenstein również na ten kraj. W myśl dekretu wszelkie płatności w stosunku do Włoch następują przez wpłatę do Narod. Banku Szwajcarskiego. Należności z tytułu importu do Szwajcarji towarów pochodzenia włoskiego muszą być wnoszone do Banku nawet w tym wypadku, jeżeli towary są dostarczane przez kraj trzeci bądź przez pośredników. Wyjęte są jedynie tranzakcje prywatne rozrachunkowe zawarte za pozwoleniem Banku Szwajcarskiego i ruch pograniczny.

Postanowieniem Rady Związkowej z 15 listopada br. uległy zmianie pozycje taryfy celnej dotyczące owoców południowych.

16 listopada br. ukazało się obwieszczenie o zniżce cła wywozowego na drzewo eksportowane do Francji.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Dnia 16 listopada weszły w życie stawki antydumpingowe względem niektórych wyrobów hutniczych pochodzenia francuskiego, angielskiego amerykańskiego (Stany Zjedn.), belgijskiego, niemieckiego, czechosłowackiego i polskiego. Polski dotyczy jedynie cło antydumpingowe na czarne rury żelazne i stalowe wszelkiej wielkości, maszty rurowe, łuki rurowe itp., którem objęte są także rury pochodzenia wyżej wymienionego.

WĘGRY. Wprowadzone zostały dalsze zaostrzenia w zakresie kont zamkniętych, zwłaszcza używania kuponów bez pozwoleń Narod. Banku Węg.

WIELKA BRYTANJA. Zarządzenie z 7 ub. m. wymaga podawania na deklaracjach celnych obok nazwy kraju załadowania także nazwy kraju pochodzenia, o ile obie nazwy nie są identyczne.

W myśl obwieszczenia celnego z 26 września br. importer traci wszelkie prawa do wnoszenia protestu co do wysokości należności celnej, o ile przy deklaracji wwozu nie może złożyć uwierzytelnionych faktur lub przedstawić władzom celnym wiarogodnych danych.

WŁOCHY. Przekazywanie zagranicę należności za towary importowane do Włoch, które już było b. utrudnione uległo ostatnio nowym obostrzeniom. Wyszło bowiem rozporządzenie, na podstawie którego banki będą mogły przekazywać bez upoważnienia Sovraintendenza della Vallute w Rzymie tylko sumy nieprzekraczające 1000 lir. za okazaniem odpowiednich faktur. Dla sum powyżej 1000 lir., nawet gdy faktura przekracza tylko tę sumę o kilka lirów, trzeba będzie uzyskać upoważnienie Sovraintendenza. Dotychczas upoważnienie to było wymagane dopiero dla sum przekraczających 10.000 lir. W każdym wypadku przekazywać można dla jednej i tej samej firmy tylko 1000 lir. dziennie.

W myśl dekretu z 16. 11. 35 banknoty 500 i 1000 lirowe przyjmowane będą, o ile znajdą się w obrębie

Włoch do dn. 26. 11. 35. Posiadacze zagraniczni banknoty takie muszą przekazać w oznaczonym terminie do banków włoskich, gdzie będą zapisane na specjalne konta bezprocentowe.

Do wywozu zabronione zostały w/g zarządzeń z 2 i 12. 11. 35 następujące pozycje: zboża i jarzyny (poz. 65, 66, 67, 74). nasiona i surowce włókien. (poz. 122, 123. 140, 141, 214), metale (poz. 274, 275, 276, 277, ex 565, 601). drzewo (ex 604), produkty chemiczne (744—757, 759—763), skóry (805 i 806), opony (832, 834), otręby (925), siano (926), gałgany (951).

Z dn. 14. 11. 35 wprowadzony został monopol złota. Zakup zagranicą może być dokonywany tylko przez monopol a przywóz złota pół obrobionego i przerobionego podlega pozwoleniu min. finansów, udzielanego na wniosek Gen. Dyrekcji Dewiz. Zapasy i przeróbka złota podlega kontroli.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska interesuje się artykułami gumowemi, jak obuwie, obcasy, pantofle kąpielowe, gumki do wycierania, rękawiczki, nici itd. P/29876/59/M.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem tanich i lepszych koszul męskich. P/29427/64/M.

Firma angielska interesuje się importem z Polski rękawiczek dzianych. P/29984/64/M.

Firma marokkańska prosi o podanie jej ewentualnych dostawców artykułów jak: tanie trykotaże, koszule i konfekcja, w celu nawiązania z nimi bezpośredniego kontaktu. P/30857/5R/M.

Firma tuniska interesuje się importem obcasów gumowych z Polski, w dobrym gatunku. P/30621/64/M.

Państwowy Instytut Eksportowy posiada wykazy zaakceptowanych przetargów ogólnych (w odróżnieniu od kolejowych). Wykazy zawierają nazwę firmy agenturowej wzgl. bezpośredniego dostawcę danego artykułu i jego wartości, na którą został przyjęty. Wykazy te są do przejrzenia w biurze Instytutu. P/30121/44/Ro.

Firma belgijska poszukuje dostawców gumowych wstążek, atramentu, papieru, maszyn wszelkiego rodzaju, skór obuwiowych, cementu, płócien i t. d. P/30861/46/Sz.

Firma rumuńska poszukuje dostawców włosów ludzkich. P/28307/27/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców wykałaczek. P/30670/40/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem. winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZAGADNIENIE AUKCYJ RYBNYCH I REGULACJI POŁOWÓW.

Drugi tydzień grudnia, który dał niezwykłą ilość złowionych szprotów — zgórą 3/4 miljona kilogramów (według urzędowych notowań Morskiego Urzędu Rybackiego 776.000 kg.) przyniósł skutki katastrofalne jak dla przemysłu wędzarniczego i hurtowego handlu szprotami, tak i dla rybaków, gdyż cena zdążyła spaść od 24 gr. do 6 gr. za kg. Wędzarnie zmuszone są narówni z hurtem szachować swe niewyrównane i kredytowane partje nowemi niewspółmiernie tańszemi partjami. — Dzika konkurencja wędzarń zwłaszcza małych z dużemi doprowadza do wielu zjawisk niepożądanych, gdyż dla pośrednika pokusa przejścia na tańszy towar jest zbyt wielka.

Rybacy, pragnąc zapewnić sobie jaknajlepszą cenę nawet przy obfitych połowach, wysunęli projekt organizacji urzędowych aukcyj na szproty w Gdyni, Helu i Jastarni, z tem że równocześnie, w zależności i w związku od wyników aukcyj również urzędowo byłyby regulowane same połowy, drogą zakazów wyjazdów na morze dla połowów szprota w wypadkach, gdy poziom cen na aukcjach zbytnio spadnie.

Jako detal należy nadmienić wniosek rybaków ażeby na urzędowych aukcjach notowania rozpoczynane były od najniższej zgóry określonej stawki, poniżej której nie będzie można nabyć ryb. W razie braku nabywców i pozostania części niesprzedanych szprotów powstała stąd strata miałaby być rozdzielona pomiędzy wszystkich rybaków.

Przedstawicieel wędzarń równocześnie jednogłośnie wystąpili przeciwko projektowi aukcyj, podając jako jeden z głównych motywów — uniemożliwienie na aukcjach otrzymania kredytu i konieczność przejścia na nabywanie surowca dla potrzeb wędzarń wyłącznie za gotówkę.

Przedstawiciele przemysłu wędzarniczego na wybrzeżu, oczywiście zgodzili się z koniecznością wydawania zakazów połowów w razie ich nadmiernej obfitości, — ze swej strony natomiast jako główne remedjum wysunęli sprawę utrzymania cen na poziomie stałym, korzystając jak z możliwości urzędowego ograniczania połowów. tak i na podstawie porozumienia się zorganizowanego przemysłu wędzarnianego z rybakami.

Z powyższych projektowanych środków zaradczych, — aukcje z minimalnemi cenami, ograniczanie sztuczne połowów i wresz-

cie ustalenie cen na pewnym poziomie na podstawie porozumienia wędzarń z rybakami, — tylko ograniczanie połowów ma poza sobą pewną historję, podczas gdy aukcje i przeciwstawiane im ceny zgóry ustalone są, trzeba przyznać, że eksperymenty całkiem nowe, do których podejść należy z wielką ostrożnością.

Aukcje są, jak wiadomo, środkiem dla jaknajdokładniejszego wyłuskania właściwej ceny wypadkowej z podaży i popytu. Ponieważ podaż, za wyjątkiem krańcowych momentów przymusowego ograniczania połowów reguluje się samą obfitością połowów, która jest bardzo zmienna, więc zaprowadzenie aukcyj nie zmniejszyłoby, lecz zwiększyłoby wahanie cen na surowe szproty. A przecież jak wędzarnie, tak też i rybacy w wypadkach wahań cen szprotów uważają się za najwięcej dotkniętych, z tą nieznaczną różnicą, że zwyżkowe wahania nie są dotkliwe dla rybaków. Sprzedaż aukcyjna, jako możliwa tylko za gotówkę, dla ścisłego wyrównania nabywców, kurczy i usztywnia i tak już małe w stosunku do pola działania, możliwości finansowe wędzarnictwa na wybrzeżu.

Postulat stałych cen prowadzi również do eksperymentu, trudnego do przeprowadzenia, gdyż nie mogącego ująć bez szkody dla jednej ze stron treści wypełnianej przez siłę wyższą. Nawet przez zastosowanie klucza w zależności od obfitości połowów (złagodzona wielkość wahań względem rzeczywistości i w porównaniu z odpowiadającym jej systematem aukcyj rybnych) nie da się uniknąć zgubnego przejścia na rozliczenia gotówkowe, o ile systemat ten nie ma być stosowany z dużym „luzem" na długość kredytu, na stałość i niestałość dostaw do danej wędzarni. Sposób ten, jak się zdaje, może znaleźć zastosowanie w drodze eksperymentu pomiędzy poszczególnemi wędzarniami i poszczególnymi rybakami. Po wypróbowaniu jego na pojedyńczym przykładzie wskazaneby było, w razie dodatnich wyników, rozszerzyć go odpowiednio na całość naszego rybołówstwa i naszego wędzarnictwa szprotów.

Istotnie ten sposób może chronić obie strony od „nieszczelnych wentyli" w maszynie produkcji szprotowej, któremi są wahające się nieobliczalnie ceny surowca i za niemi — ceny dosyłanych na rynek partyj wędzonego szprota. Jest nawet do pomyślenia że w sumie wędzarnie przy „szczelnych wentylach", to znaczy przy cenach mało wahających się i ustalonych według klucza, wraz z ograniczaniem nadmiernie obfitych połowów mogą zapewnić rybakom większe wpływy aniżeli przy czysto konjunkturalnie wahających się cenach, obserwowanych dziś, które tylko kompletniej notowane miałyby miejsce w wypadku zastosowania aukcyj na wybrzeżu.

Natomiast ograniczanie połowów czystym eksperymentem w naszych warunkach nie jest. Spółdzielnia Rybacka już stosowała ograniczanie połowów, jednakże w organizacji tej powstały stopniowo wyłomy, przez ustalenie dodatkowego klucza dla nadliczbowych połowów, i t. d., co miało miejsce już w bieżącym roku; również rybacy niezrzeszeni w Zjednoczeniu utrudniali tę akcję. Dziś mamy już dwie spółdzielnie rybackie i prócz tego pojedyńczych niezrzeszonych rybaków, wszystko wskazuje na to, że regulacja połowów możliwa jest w obecnych warunkach, o ile ma być skuteczna, tylko jako urzędowa.

Mimo, że zakazy połowów przy nadmiarze szprotów były już u nas stosowane, akcja ta bynajmniej nie ma przed sobą prostego i łatwego zadania. Nietylko interesy rybaków i wędzarń, ale i interesy konsumentów i handlu szprotowego winny być uwzględnione w związku z konjunkturą i szansami dalszych połowów i stopniem nasycenia rynku szprotami wędzonemi.

Klt.

WYDAWNICTWA

POŻYTECZNE WYDAWNICTWO.

Przed rokiem ukazała się praca zbiorowa p. t. „Organizacja portów morskich" pod redakcją J. Borowika i B. Nagórskiego, wydana przez Instytut Bałtycki jako tom XIX jego Pamiętników.

Mimo upływu roku, a może właśnie dlatego, że w ciągu tak długiego okresu czasu nie dało się zanotować obszerniejszego i krytycznego omówienia tego pożytecznego wydawnictwa, (nie licząc oczywiście wzmianek informacyjnych, jakie się ukazały przeważnie w prasie codziennej), warto jest zastanowić się nad jego walorami i brakami, które w części może dałoby się usunąć w przyszłości. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że „Organizacja portów morskich" stanowi dopiero część I wielkiego dzieła p. t. „Aparat techniczno - handlowy miasta portowego". Trzy dalsze części są zapowiedziane w następującej kolejności: „Organizacja transportu towarów na terenie portu", „Handel, przemysł i finanse miasta portowego" oraz „Polityka portowa w Polsce".

Dzięki ukazaniu się części I „Aparatu" i równoczesnemu podaniu materjału, który zostanie objęty przez projektowane trzy dal-

sze tomy, jesteśmy w stanie zorjentować się w całokształcie tematów tego wydawnictwa.

Trzeba objektywnie stwierdzić, że podjęta inicjatywa istotnie wypełni sporą lukę w naszej literaturze, dotyczącej zagadnień handlowo - morskich. Tem większą zasługę ma Instytut Bałtycki, że próba w tym kierunku jest właściwie pierwszą, która zmierza do ujęcia w pewien system ogrom wiadomości tego odcinka życia gospodarczego, nabierającego większego i żywotniejszego znaczenia dla naszego Państwa.

Na powstanie części I „Aparatu" p. t. „Organizacja portów morskich" złożyły się rozprawy następujących autorów: B. Nagórskiego, B. Dobrzyckiego, W. Fałatowicza, A. Marchwińskiego, B. Koselnika, S. Łęgowskiego i K. Jeziorańskiego.

Słowo wstępne tego dzieła daje w zarysach pojęcie o ewolucji portu nowoczesnego oraz, w nawiązaniu do zadań „Aparatu", charakteryzuje ogólnie główne czynniki techniczne i handlowe życia portowego, których analiza jest celem poszczególnych rozpraw.

Zasadnicza część „Organizacji portów morskich" stanowi realizację zadań „Aparatu" w odniesieniu do administracji portowej, kolejnictwa oraz służby i instytucyj celnych na terenie portów. Umożliwia to poznanie charakteru i funkcyj wspomnianych czynników, stanowiących trzon organizacyjny portów morskich. Jednocześnie zaznajamia z różnemi sposobami regulowania tych samych zagadnień w najbardziej pod odnośnym względem typowych portach zagranicznych.

Uzupełnieniem zasadniczej części książki jest omówienie w kilku rozprawach analogicznych do poprzednich problemów, jednakże wyłącznie w odniesieniu do Gdyni i Gdańska. Siłą rzeczy poszczególne rozprawy traktują o wiele obszerniej pojedyncze zagadnienia, niż w części ogólnej, dając częstokroć nader wyczerpujące przedstawienie szeregu interesujących danych.

Co się tyczy układu całości materjału „Aparatu technicznego - handlowego miasta portowego", to trzeba zaznaczyć, że, jakkolwiek on z pewnością nastręczał wiele trudności i wątpliwości organowi redakcyjnemu, niezawsze jednak znalazł rozwiązanie najszczęśliwsze.

Już w części I-ej zwraca uwagę brak rozdziału o eksploatacji składów portowych w Gdańsku, pomimo równoległego omawiania wszystkich innych zagadnień w stosunku do obu portów polskich.

Zagadnienia, które mają być omówione w części II „Aparatu" p. t. „Organizacja transportu towarów na terenie portu", daleko wykraczają poza ramy nieistotnie ujętego tytułu. W tejże części znajdujemy ponadto nagłówki poszczególnych rozpraw, które stanowczo potrzebują zmian terminologicznych, wynikających z braku jednolitości względnie współmierności, np. przy zestawieniu takich pojęć, jak: „Spedytorstwo", „Maklerstwo" i „Przedsiębiorstwa armatorskie", albo też: „Linje regularne" i „Trampy" (zamiast, raczej, „tramping" lub żegluga nieregularna i t. p.

W części III-ej p. t. „Handel, przemysł i finanse miasta portowego" znowuż spotykamy niewłaściwą terminologję w tytule jednej z rozpraw: „Giełdy towarowe i aukcje publiczne", co może nasunąć przypuszczenie możliwości istnienia jakichś innych aukcyj, których tymczasem polskie prawo nie zna. W tej samej części jest zapowiedziane omówienie chłodni. Natomiast, jak już wzmiankowano wyżej, zagadnienie składownictwa, tak bardzo spokrewnione z chłodnictwem i w części go pokrywające, znajdujemy w wydanej już części I „Aparatu". Musi to wywołać pewne wątpliwości, zwłaszcza wobec zasadniczego charakteru układu „Aparatu", który wskazuje na dążenie do objęcia strony statycznej — niejako biernej, życia portowego przez część I-ą, zaś — strony dynamicznej — niejako czynnej, przez część II-ą i III-ą. Ta sama część III wykazuje również inne luki, jak brak wyodrębnienia w osobny rozdział budownictwa okrętowego, które prawdopodobnie zostanie omówione w rozdziale p. t. „Przemysł portowy", co nie jest słuszne skoro np. „Zaopatrywanie okrętów" stanowić ma zupełnie odrębne omówienie, niezależne od rozpraw o eksporcie i imporcie. Brak jest również uwzględnienia niektórych zagadnień w osobnych rozdziałach, na co one bezwzględnie zasługują, żeby przytoczyć tylko rzeczoznawstwo, które posiada bynajmniej niepoślednie znaczenie dla portu, a tem samem dla omawianego wydawnictwa, które wszak we wstępie do części I-ej, zatytułowanym „Porty morskie i miasta portowe" pióra B. Nagórskiego, współredaktora „Aparatu", stwierdza, że podjęta praca „ma na celu dokładne zanalizowanie roli miasta portowego oraz wszystkich czynników technicznych i organizacyjnych, które rozstrzygają o sprawności i wartości świadczeń, do jakich porty nowoczesne są powołane w najszerszem tego słowa znaczeniu".

W stosunku do części IV-ej p. t. „Polityka portowa w Polsce" należy wyrazić życzenie, aby tematy jej, jakkolwiek mające naświetlać niejednokrotnie te same zagadnienia, które są zawarte w pierwszych trzech częściach, ale ze specjalnego punktu widzenia, t. zn. polityki portowej, uniknęły czyhającego niebezpieczeństwa powtarzania się, które już niestety daje się skonstatować w wydanej części I-ej, o czem niżej. Z drugiej zaś strony, zdaje się być rzeczą wskazaną uzupełnienie zapowiedzianych tematów.

np. zagadnieniami polityki podatkowej na terenie portu, która znalazła zresztą swój wyraz w aktach ustawodawczych, a stanowi jedno ze skutecznych narzędzi całokształtu polityki portowej.

Przechodząc zkolei do omówienia poszczególnych rozdziałów części I „Aparatu" p. t. „Organizacja portów morskich", trzeba odrazu stwierdzić, że poszczególne rozprawy nie stoją na jednolitym poziomie pod względem podejścia do tematów i ich ujęcia.

Warto przytoczyć najbardziej jaskrawe niedociągnięcia, które wymagają rektyfikacji coram publico.

Z gruntu fałszywy przykład unji celnej cytuje A. Marchwiński w rozprawie p. t. „Strefy i składy wolnocłowe", dla którego stosunek celny, istniejący między Polską a W. M. Gdańskiem, jest podobny do drugiego przykładu — unji celnej belgijsko - luksemburskiej. Jest widoczne, że autor nie zna innych wypadków, kiedy „mamy do czynienia z obszerniejszem terytorjum celnem niż politycznem", a mianowicie — włączenia czyli aneksji celnej oraz międzynarodowej dzierżawy celnej. Unja celna jest stosunkiem dobrowolnym, podczas gdy W. M. Gdańsk zostało włączone do polskiego obszaru celnego na mocy postanowień traktatowych, narzuconych Gdańskowi.

W tej samej rozprawie znajdujemy twierdzenie, że „ochrona celna jest istotną przeszkodą w rozwoju handlu importowego; przeszkadzanie temu rozwojowi w interesie wytwórczości krajowej jest głównym celem działania ceł".

Tymczasem cła importowe posiadają w stosunku do szeregu artykułów charakter wyłącznie nawet fiskalny, albo służą za narzędzie polityki dewizowej i t. p. Tego rodzaju uproszczenie problemów nie jest dopuszczalne w dziele naukowem, które również przed innem łatwem do rozwinięcia zagadnieniem nie powinno pozostawać bezradne, jak to się przydarza w innem miejscu temuż autorowi: „dopiero po zakończeniu całej procedury (chodzi o procedurę celną) następuje wydanie towaru, ile przytem wypełniania deklaracyj, druków statystycznych i t. p. wyliczyć niepodobna". (!) A już wręcz niedopuszczalnie wyraża autor współczucie importerom w słowach: „Powyższy krótki obraz udręczeń (?!) celnych importera...."

Omawiana rozprawa A. Marchwińskiego zawiera podrozdział zatytułowany: „Składy wolnocłowe". Identycznie brzmi również tytuł jednego z podrozdziałów rozprawy K. Jeziorańskiego „Eksploatacja składów portowych w Gdyni". Zupełnie niepotrzebnie dwaj autorzy zajęli się tym samym przedmiotem, jakkolwiek naświetlili go z dwóch różnych punktów widzenia.

Takich i innych drobnych pomyłek i niedopatrzeń jest więcej. Ponieważ omawiane wydawnictwo nosi cechy dzieła naukowego, nie jest rzeczą możliwą przejść nad niemi do porządku.

W rozprawie p. W. Fałatowicza p. t. „Służba celna w porcie" niestety zbyt często traktuje autor poszczególne zagadnienia jedynie na tle stosunków w Gdyni, jakkolwiek rozprawa jest umieszczona w części ogólnej, zgodnie zaś z założeniem, wyrażonem we Wstępie, materjały, dotyczące portów Gdyni i Gdańska, są zgrupowane w osobnej części drugiej.

Niektórzy autorzy I-ej części „Aparatu" nie wyczerpali swoich tematów. I tak, wspomniana już rozprawa K. Jeziorańskiego p. t. „Eksploatacja składów portowych w Gdyni" nie zawiera szeregu ciekawych danych, jakie dałoby się przytoczyć w przedmiocie obrotów towarowych przez składy, warunków i kosztów dzierżawy terenów, oddanych pod budowę składów, oraz amortyzacji tych ostatnich, i t. p., które się składają dopiero na całość zagadnienia eksploatacji składów portowych w Gdyni. W tejże rozprawie znajdujemy niekompletne wyliczenie (na str. 113) czynności dozwolonych do wykonywania w składach wolnego obszaru celnego, nie wymienione jest bowiem przepakowywanie i mieszanie towarów, dopuszczone przez Rozporządzenie o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Ze szkodą dla aktualizacji wydawnictwa, w szczególności — dla wspomnianej rozprawy, publiczne domy składowe zostały omówione na podstawie Rozporządzenia z dnia 28 grudnia 1924 r., nie zaś — zgodnie z obowiązującym od dnia 1 lipca 1934 r. polskim kodeksem handlowym. Poniechanie tej aktualizacji wyraźnie występuje w zestawieniu z posługiwaniem się w innej rozprawie przepisami prawa celnego, które weszło w życie w 4 miesiące później, bo dnia 30 października 1934 r.

Do mniejszych stosunkowo braków można zaliczyć nietrzymanie się przez szereg autorów terminologji ustalonej bądź to przez akty ustawodawcze lub prawne, bądź też przez zwyczaj, mowę potoczną, jednolitość pisowni i t. p. I tak na str. 62 i dalszych czytamy wciąż o „strefie wolnocłowej", podczas gdy ustawodawca nazywa tę instytucję jedynie wolnym obszarem celnym. Na str. 112 spotykamy „składy wolnocłowe", i „wolne składy", i „wolne składy celne", a to wszystko na oznaczenie jednego i tego samego pojęcia, które polskie prawo celne nazywa składami celnemi.

Dzieło naukowe winno nietylko utrwalać właściwą terminologję, ale również korygować takie drobnostki, jak umieszczenie na dołączonej do książki mapce portu gdyńskiego, niedokładnych nazw jak naprz. „dwo-

rzec portowy", „magazyn na bawełnę", „magazyn rządowy" i t. d.

W dziedzinie pisowni daje się zauważyć brak jednolitości. Obok zarchaizowanych „rodzai" lub „hawarji" (zamiast „awarji"), spotyka się świeżo wprowadzane „spośród". Nie zabrakło też germanizmów, a raczej „austrjacyzmów" w rodzaju „interesowanych", zamiast poprawnego zwrotu „zainteresowanych, albo też wyrazów, które przywędrowały do nas pod tą samą marką, choć prażródłem ich jest neołacina, jak „spedycja", „spedytor" i t. p., zamiast poprawnyc,h niekadłubowych i zgodnych ze źródłosłowem klasycznej łaciny („ex pes") wyrazów: ekspedycja, ekspedytor, ekspedycyjny.

Podobne zastrzeżenie wreszcie należałoby wysunąć w stosunku do „hinterlandu", który wprawdzie w cudzysłowie znalazł jeszcze prawo obywatelstwa na str. 8 książki. Budzi to tem większe zdziwienie, że tego rodzaju czysto niemiecki zwrot znalazł się w wydawnictwie Instytutu Bałtyckiego, autor zaś odnośnej pracy, jak z dalszego jego ciągu wynika, potrafi również posługiwać się tak szczęśliwie od szeregu lat używanym powszechnie czysto polskim wyrazem: zaplecze.

Pomijając wymienione braki i błędy „Organizacja portów morskich", które zostały wytknięte nietylko w imię objektywnej krytyki, ale, jak podkreślono na wstępie, celem ich usunięcia, przynajmniej w części, w następnych tomach „Aparatu", należy z uznaniem powitać inicjatywę niestrudzonego Dyr. Borowika i polecić korzystanie z wymienionego dzieła jak najszerszemu ogółowi osób, w ten, czy inny sposób interesujących się rozwojem zagadnień handlu morskiego.

Aleksander L. Szulc.

DRUGI NUMER WYDAWNICTWA „BALTIC COUNTRIES".

W połowie grudnia br. opuścił prasę drugi numer wydawanego przez Instytut Bałtycki czasopisma angielskiego „Baltic Countries" (Kraje Bałtyckie). W opracowaniu tego numeru wzięło udział 50 współpracowników, w tem 20 uczonych z różnych ośrodków naukowych krajów bałtyckich. Łącznie w opracowaniu obydwóch numerów „Baltic Countries" wzięło udział około 80 uczonych polskich i zagranicznych.

Na treść 2-go numeru złożyło się 11 artykułów zasadniczych, 8 artykułów o charakterze sprawozdawczym z ruchu kulturalno-naukowego we wszystkich krajach bałtyckich, 47 recenzyj krytycznych, bogaty dział bibljograficzny i dodatek statystyczny (Baltic Yearbook), który w cyfrach obejmuje obszar, długość granic, stan zaludnienia, rolnictwo, przemysł itd., wszystkich państw bałtyckich.

Na część artykułową czasopisma złożyły się m. in. pióra następujące:

H. Eneborg, szef sekcji żeglugowej w szwedzkiem Min. Przem. i Handlu: „Podstawy ekonomiczne szwedzkiej żeglugi"; — dr Henri de Montfort, prof. Akademji Studjów Międzynarodowych w Paryżu: „Wpływ idei rewolucji francuskiej w Estonji, Inflantach i Kurlandji"; dr H. Łowmiański, prof. Uniwersytetu w Wilnie: „Prusy Pogańskie"; dr Bruno Suviranta, wykładowca ekonomji na Uniwersytecie w Helsinkach: „Wspólnota gospodarcza krajów północnych": J. Janusson, dyr sekcji ekonomicznej Centralnego Biura Statystycznego Estońskiego: „Ekonomiczna struktura Estonji" itd.

W dziale sprawozdawczo - kulturalnym na szczególną uwagę zasługują artykuły: dr W. J. Rose, prof. Uniwersytetu w Londynie: „O roli Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie" i dr F. Puksoo,, dyr. Bibljoteki uniwersyteckiej w Tartu: „Czterechsetlecie książki estońskiej".

W opracowaniu 2-go n-ru „Baltic Countries" wzięli po raz pierwszy udział przedstawiciele nauki litewskiej. Mianowicie dr St. Kołupaiłło, prof. Uniwers. w Kownie zamieścił swą pracę w części recenzyjnej pisma, a litewskie Centralne Biuro Statystyczne nadesłało potrzebny materjał do dodatku statystycznego.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	23. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	25. 12.
s/s CAPELLA*	30. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	1. 1.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	30. 12.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	23. 12.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	25. 12.
s/s CAPELLA*	30. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	1. 1.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	22. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.		s/s MAGNUS	20. 1.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	23. 12.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	30. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	23. 12.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	30. 12.
		Ryga		
s/s SKJOELD	22. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.		s/s MAGNUS	20. 1.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	22. 12.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	25. 12.
	5. 1.	co 2 tygodnie		8. 1.
		LITWA		
s/s FALKEN	22. 12.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	25. 12.
	5. 1.	*(Żegluga Polska S. A.)*		8. 1.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	22. 12.
	7. 1.	co 8 dni		8. 1.
s/s SKJOELD	22. 12.		s/s SKJOELD	23. 12.
s/s HALFDAN	5. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	20. 1.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	31. 12.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	3. 1.
		(Żegluga Polska, S. A.)		
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	22. 12.
	7. 1.	co 10 dni		8. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	24. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	24. 12.
	9. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	30. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	30. 12.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	24. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	24. 12.
s/s ALEXANDRA	28. 12.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	28. 12.
s/s TCZEW	31. 12.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	31. 12.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s HERO*	23. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	23. 12.
s/s ACHILLES*	30. 12.	co tydzień	s/s ACHILLES*	30. 12.
			(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	25. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	26. 12.
	1. 1.	co tydzień		2. 1.
	8. 1.			9. 1.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	26. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	26. 12.
	9. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	31. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	31. 12.
s/s AKERSHUS	7. 1.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	7. 1.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	31. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	23. 12.
s/s JAEDEREN	14. 1.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	6. 1.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	29. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	2. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		16. 1.
s/s BALTONIA*	23. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	26. 12.
	5. 1.	co 2 tygodnie		9. 1.
		Hull		
s/s LUBLIN*	22. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	26. 12.
s/s LWÓW	29. 12.	co tydzień	s/s LWÓW*	2. 1.
s/s OLAF	25. 12.	**Manchester/Liverpool**	s/s OLAF	25. 12.
s/s KNUD	1. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	1. 1.
s/s SVANHOLM	8. 1.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	8. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	28. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	28. 12.
s/s HAGUE	4. 1.	co tydzień	s/s HAGUE	4. 1.
s/s MAJORCA	11. 1.		s/s MAJORCA	11. 1.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	30. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	30. 12.
s/s AMAZONE	6. 1.	co tydzień	s/s AMAZONE	6. 1.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	26. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	26. 12.
s/s PUCK	2. 1.	co tydzień	s/s PUCK	2. 1.
s/s NIOBE	30 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	30. 12.
s/s BUTT	23. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	23. 12.
s/s BUSSARD	2. 1.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	2. 1.
s/s WIBORG	ok. 28. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 28. 12.
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	24. 12.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	25. 12.
s/s HEL	31. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	1. 1.
s/s ŚLĄSK*	7. 1.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	8. 1.
s/s BUTT	23. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	23. 12.
s/s BUSSARD	2. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	2. 1.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s LEDAAL	27/28 12.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	31. 12.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	4. 1.
	1. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		20. 1.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	5. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	6. 1.
s/s MAGNUS	19. 1.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	20. 1.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	21. 12.
s/s TANGER	4. 1.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	4. 1.
s/s PORTO	18. 1.		s/s PORTO	18. 1.
—		**Valencia — Barcelona** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s CALEDONIA 27. 12.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO 28. 12.
s/s TOMSK 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TOMSK 12. 1.
s/s CITTA DI BERGAMO 16-31. 1.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 16-31. 1.
m/s VINGALAND* 30. 12. m/s VASALAND* 20. 1.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s BIRKALAND 28. 12. s/s GOTHIA 28. 12. s/s GOTLAND 6. 1.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s LEDAAL 28. 12.
m/s LEWANT 7. 1.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT* 11. 1.
	B. Porty dalsze	
s/s SCANYORK* 5. 1. s/s CARPLAKA* 12. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY 28. 12. s/s SCANMAIL 8. 1. s/s SCANYORK 15. 1.
—	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 30. 12.
s/s SEBU 28. 12. s/s TANGER 4. 1.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SEBU 28. 12. s/s TANGER 4. 1.
m/s VALPARAISO 29. 12. m/s KS. MARGARETA 10. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KS. MARGARETA 16. 1.
s/s ATLANTA 25. 12. s/s EQUATOR 21. 1. s/s AURA 28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s KASTELHOLM 2. 1. s/s HERAKLES 6/8. 1. s/s ATLANTA 15/18. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s KLIPPAREN m/s HAMMAREN m/s KAAPAREN	2. 1. 1. 3. 3. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BRISTOL s/s ANTILOCHUS	11. 1. 1. 2.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	16. 12.
s/s VINSTRA m/s LAGAHOLM m/s TITANIA	31. 12. 2. 1. 11. 1.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA	22. 1.
s/s EDGEHILL	28. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s EDGEHILL	29. 12.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s ASPHALION	28. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

25 grudnia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ład. Reinhold.
s/s ATLANTA lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyład., Bergenske.

26 grudnia:

s/s ASPHALION lin. po węg. i tow. do Australji, PAM.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s GERDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ład. Reinhold.
s/s HALMSTAD po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s GLUCKAUF po drzewo, Bergenske.
s/s PAUL MÖLLER ze złomem, PAM.

27 grudnia:

s/s LEDAAL lin. po ład. na Lewant, Rummel & Burton.
s/s HAARLEM lin. po ład. do Leith, Reinhold.
s/s IWAN lin. dla wyład. i ładowania do zach. Szwecji, Bergenske.
s/s PAULA FAULBAUMS po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s SOEBORG po drzewo, PAM.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.

28 grudnia:

s/s CITY OF FAIRBURY po ład. do N. Yorku, A. S. L.
s/s SEBU z portów Portugalji i Marokka dla wyład. i ład. Bergenske.
s/s PALERMO lin. sycylijsko - hiszpańska, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s ALEXandra lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania Prowe.
s/s KASTOR po węgiel, PAM.
s/s BOJAN ze złomem, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s WILH. TRABER po węgiel, Speed.
s/s INDRA po makuchy, Rothert & K.

29 grudnia:

s/s EDGEHILL lin. z portów Gulfu dla wył. i ładowania PAM.
s/s LECH lin. z Londynu z pas. i tow. dla wył., Polbrit.
s/s NORA po węgiel, PAM.

30 grudnia:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wył. i ładow., Żegl. Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wył. i ład., Behnke & Sieg.

s/s IMATRA lin. po ład. do portów Finlandji, Lenczat.

s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wył. i ładow., Wolff.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s ELSBORG po drzewo, PAM.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

31 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładow. i po emigrantów, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, Polbrit.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wył. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania Żegluga Polska.

s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wył. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BRISK lin. wschodnio-nodweska dla wył. i ładowania, Bergenske.

s/s ARNSTAEDT ze złomem, Rummel & Burton.

s/s BLENDA ze złomem, Rummel & Burton.

m/s AGATHE ze złomem, Rummel & Burton.

1 stycznia:

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ład. i pas. do Hull, Polbrit.

s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wył. i ładowania, Reinhold.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s GRETA po drzewo, Rummel & Burton.

s/s ROSEBURN po węgiel, PAM.

s/s SIGRID ze złomem, PAM.

s/s MARIANNE po węgiel, PAM.

s/s BELGIEN po węgiel, Bergenske.

s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

s/s BALTICA ze złomem, Rummel & Burton.

2 stycznia:

s/s KASTELHOLM lin. po ład. do Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Antwedpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s YIANNIS po węgiel, PAM.

3 stycznia:

s/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Bergenske.

s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s FALKEN lin. z Rygi dla wyład. i ładowania do Rygi, Lipawy, Kłajpedy, Żegl. Polska.

s/s TANGER lin. z portów Portugalji i Marokka dla wyładowania, Bergenske.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

Statek nowej linji po ładunek do Malmö, Göteborga, PAM.

5 stycznia:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku dla wyładowania, ASL.

s/s 'HALFDAN z portów franc. via Kopenhaga dla wył. i ład., Reinhold.

s/s 'KUSTAS po drzewo, Rummel & Burton.

6 stycznia:

s/s HERAKLES lin. po ład. do Am. Południowej, Bergenske.

s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s URSA lin. po ład. do zach. Norwegji, Bergenske.

s/s Sirius lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s CIESZYN lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s NELL po węgiel, PAM.

7 stycznia:

s/s **Marieholm lin. wsch. Szwecji i Kłajpedy dla wył i** ład., Bergenske.

m/s LEWANT lin. z port Lewantu dla wyład., Rothert & Kiłaczycki.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

8 stycznia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s SCANMAIL lin. po ład. do N. Yorku A. S. L.

s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool wyład. i ładowania, Bergenske.

9 stycznia:

s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wył. i ładowania, Reinhold.

10 stycznia:

s/s MAJORA lin. z Leith/Grangekmouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.

11 stycznia:

m/s VINGALAND lin. po ład. na Lewant, Polska-Lewant, Bergenske.

m/s LEWANT lin. po ład. na Lewant, Rother & Kołaczyński.

12 stycznia:

s/s TOMSK lin. zach. śródziemnomorska dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s BALTONIA lin. z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku dla wyładowania, A. S. L.

Zakłady Graficzne B. Szczuki w Wąbrzeźnie - Pom